A. hydr.
1537
nr

VI 2a
37

A. hydr. 1537 w
Oelsnitz
<36602013820013
<36602013820013
Bayer. Staatsbibliothek

Ideen

zur

Errichtung einer Königlich Preußischen

Kriegs=Marine.

Von

H. v. d. Oelsnitz,

Hauptmann a. D.

Bayerische Staats Bibliothek München

KRIEGS-MINISTERIAL-BIBLIOTHEK.

UNGÜLTIG!

Neisse und Frankenstein,

Verlag von Theodor Hennings.

1847.

G.n.8252

Bayerische
Staats-
Bibliothek
München

Inhalt.

	Seite
Vorwort	I bis IV.
1) Nothwendigkeit einer preußischen Kriegsmarine . .	1 — 11.
Im Allgemeinen	1 — 8.
Besondere Gründe	8 — 11.
2) Möglichkeit einer preußischen Kriegsmarine . . .	11 — 49.
Geschichtliche Notizen	11 — 17.
Küstenlänge und Küstenentwickelung . . .	17.
Politischer und maritimer Werth der Ostsee .	17 — 24.
Häfen	24 — 28.
Schiffsbaumaterial	28 — 29.
Nautische Kenntnisse und Fertigkeiten . .	29 — 31.
Pekuniäre Erfordernisse	31 — 46.
Opponirende Kräfte	46 — 49.
3) Ueber Errichtung der preußischen Kriegsmarine . .	49 — 79.
Grundsätze	50 — 72.
Organisation einer obersten Seebehörde und deren erste Arbeiten	72 — 79.
4) Schluß	79 — 80.

Bayerische
Staats-
Bibliothek
München

Vorwort.

Die neueste Geschichte Europa's, ist eigentlich nur eine Darstellung des Hungers, in seinen verschiedenen Gestalten und Wirkungen, begleitet von Armuth des Geistes und gänzlichem Erlöschen aller Thatkraft. Die bloße Beschauung eines Fruchtfeldes, oder Waldes, kann das Verlangen reizen, aber niemals sättigen und wärmen, eben so werden fremde Thaten, erborgtes Wissen, und das Geschwätz der Schule, den Geist vielleicht zum Bewußtsein seines Elends bringen, ihn aber nicht nähren, oder zu eignen Produktionen befähigen. Menschen und Völker sind dazu geschaffen, sich möglichst zu tummeln, selbst zu erfahren und zu handeln, sich selbst fortzubilden, nicht aber Nachtreter vergangener Geschlechter zu sein. Ist ersteres versagt, so empören sich die eingesperrten Kräfte, und schlagen in wilden Flammen um sich, oder suchen am Wanderstabe glücklichere Zonen, während Schwächere sich der Kirche in die Arme werfen, um in hypochondrischen Gewissenszweifeln hinzuwelken, oder überhaupt sich einem geistigen Leichenleben ergeben. Nie ist von solchem kranken irren Treiben, eine gesunde Frucht, ein wahrer Fortschritt zu hoffen. Die Prediger des Friedens, welche in jeder Geistesregung einen Angriff auf ihre irdischen Güter sehen und die Thätigkeit der Regierungen von Außen nach Innen ziehen, um sich beschützen zu lassen, sind schlechte Aerzte, sie führen Europa dem Grabe entgegen, denn Friede und Tha-

tenlosigkeit nach Außen, gebährt stets Krieg und Zerstörung im Innern. Ein Uebermaaß von Frieden, Ruhe und geschäftigem Müssiggang, wird uns nimmer heilen.

England und Frankreich wären ohne die Beherrschung des Meeres, ohne Indien und Algier, längst innerm Zwiespalt erlegen. Deutschland und Preußen siechen seit ein paar Jahrhunderten an gewöhnlichen Kontinental-Leiden, nehmlich an Verstopfungen aller Art, obgleich die gütige Vorsehung ihnen ebenfalls das Meer als Ableiter gab, es schlägt fortwährend an die preußischen Küsten, man hört seinen donnernden Ruf, versteht aber leider seine Mahnung nicht. Preußen ist gegenwärtig die einzige größere Küstenmacht des Erdbodens, die weder eine Kriegsmarine, noch Kolonien, noch überhaupt dasjenige besitzt, was zum lohnenden Betriebe des Meeres gehört. Die Enthüllung der wahren Ursachen dieser merkwürdigen Erscheinung, wurde noch nicht versucht, vielleicht wird sie als geschichtliches Problem künftige Jahrhunderte beschäftigen.

Abstrahirt man von den Ursachen, und sieht blos auf die Wirkungen, so scheint allerdings Preußens heutige Größe, das Resultat einer eigenthümlichen Nichtbeachtung des Meeres zu sein, denn es konnte sich mit ungetheilter Kraft auf Deutschland und Polen werfen. Wie wandelbar jedoch Preußens einseitige Größe ist, darüber wurden bereits vor 40 Jahren Erfahrungen gemacht, auch weiß man nicht, was aus unserm Vaterland geworden wäre, wenn Friedrich der Große, statt sich in die Eroberung Schlesiens zu verwickeln, sein schaffendes Talent auf das Meer ver-

legt hätte. Außerdem ist zu erwägen, daß wenn Preußen an absoluter Größe zunahm, doch der Mangel einer preußischen Kriegsmarine, auch gleichzeitig die übermäßige Entwickelung, Englands, Rußlands, und zum Theil Frankreichs förderte, daß daher die relative Stärke Preußens, auf welche es in der Praxis allein ankommt, wahrscheinlich gar nicht vermehrt wurde, sondern daß Preußen, wenn es jetzt auch nominell zu den Großmächten Europas gehört, dennoch im Europäischen Staatensystem vielleicht nicht höher steht, als zur Zeit des großen Kurfürsten. Im Leben einzelner Menschen und ganzer Völker kommt alles auf Zeit und Umstände an, wenn daher Preußen durch seine ausschließliche Landpolitik erhoben wurde, so kann es unter andern Verhältnissen aus derselben Ursache, wieder fallen. Es sind gegenwärtig zwei ganz neue, in ihren Folgen unbegriffene Erscheinungen auf den Schauplatz getreten, nehmlich der Dampf und ein merkwürdig langer Frieden. Gegen die zerstörenden nach innen wirkenden Kräfte dieser beiden Faktoren, kann vielleicht nur äußerste Thätigkeit auf dem Meer, und die Bildung einer Zuflucht jenseit desselben schützen.

Der große Zeiger an der Weltuhr weist beharrlich und untrüglich auf das Meer, dieses im Vaterlande zu würdigen und den Forderungen der Zeit zu genügen, ist nach Maaßgabe seiner Kräfte, die Pflicht jedes Einzelnen. Ich übergebe daher diese Blätter ehrerbietigst 1) dem nächsten preußischen Vereinigten Landtage, weil nach § 13 der Allerhöchsten Verordnung vom 3. Februar 1847, ihm das Recht zusteht,

Bitten und Beschwerden vorzutragen, welche Angelegenheiten des ganzen Staates betreffen. 2) Den Provinzial-Landtagen, weil die Erhebung Preußens zu einer See- und Weltmacht, mit dem Wohlstand jeder einzelnen Provinz und aller Bewohner derselben genau zusammenhängt. 3) Allen Staatsbehörden, welche amtlich verpflichtet sind, das Wohl des Vaterlandes zu berathen und zu fördern. 4) Endlich, allen Korporationen, Vereinen und einzelnen Personen in ganz Deutschland, welche sich für Preußen, seine Größe und sein Glück interessiren. Ich bitte die Presse, diese deutsche Angelegenheit möglichst zu unterstützen. Geistesverwandte Männer und Frauen, welche in der maritimen Wiedergeburt Preußens, ein Mittel zur Erhebung Deutschlands, sowie zur Restaurirung des menschlichen Geschlechts überhaupt sehen, und dabei in irgend einer Art mitwirken wollen, fordere ich auf, sich in frankirten Briefen mit mir in Verbindung zu setzen, damit alle zerstreuten Kräfte gesammelt, und vereint Dasjenige erreicht wird, was Einzelnen unerreichbar sein dürfte. In nächster Zeit hoffe ich, Ansichten über die Gründung preußischer Kolonien zu veröffentlichen; letztere sind eine erfreuliche Zugabe zur preußischen Kriegsmarine, beide ergänzen sich und dürfen niemals einzeln, oder getrennt von einander, gedacht werden.

Reichenstein in Schlesien, den 15. Februar 1847.

Der Verfasser.

1. Nothwendigkeit einer preußischen Kriegsmarine.

Im Allgemeinen.

Das menschliche Geschlecht stand von jeher, unter oceanischen Einflüssen und fühlte sich wunderbar zum Meere hingezogen, als Halbscheid seines eignen Wesens, welches aus festen und flüßigen Stoffen besteht. In der Schöpfungsgeschichte läßt man die Erde aus dem Meere hervorgehen, man bevölkert letzteres mit Gottheiten, man schreibt seine Bewegungen dem Monde und andern nicht tellurischen Ursachen zu, man fühlt in seiner Nähe die Allmacht Gottes mehr, als fern davon.

Das Meer ist der Schlüssel der Welt, es bildet den mächtigsten Faktor in den Schicksalen unsres Planeten und seiner Bewohner, es umschließt alle materiellen Güter der Erde und birgt hohe moralische Werthe. Seine rauhe einfache Größe und Erhabenheit, seine Stürme und Gefahren erzeugen nicht blos Gedanken und Gefühle, sondern befruchten und verwandeln sie in Thaten. Alle Völker, welche sich dem Meere vertrauten, empfingen im Verkehr mit demselben eigenthümliche Kräfte und Tugenden, wurden belohnt durch Größe, Macht und Reichthum, regierten die Welt und besteuerten die Menschen.

Das Meer bildet daher für jedes Küstenvolk die beste Gabe, welche der Schöpfer ihm verlieh; es giebt Gelegen-

heit zur Beschäftigung und Verwerthung von Kräften aller Art; zu Wendepunkten, die im Leben einzelner Personen und ganzer Völker von Zeit zu Zeit nothwendig sind; so wie zur vielseitigsten Bewegung überhaupt; es ist in jeder Beziehung das wahre Salz des Lebens. Das Meer, diese köstliche Domaine, muß daher aus moralischen und nationalökonomischen Gründen, mindestens eben so wie die beste Landesprovinz, systematisch bewirthschaftet und mit Waffen belegt werden, weil aber das Meer sich durch Grenzpfähle nicht abmarken läßt, sondern als freies Gut dem Starken anheimfällt, so ist es doppelt nöthig, auf demselben möglichst gewaffnet und gerüstet zu sein, damit den Nachkommen dieses vornehmste Juwel in dem Schatze eines Volkes stets ungefährdet bleibt.

Zu allen Zeiten fühlte man dies, alle Völktr strebten nach dem Meere und nach bewaffneter Behauptung desselben, als einziges Mittel gegen Umtriebe und Unterdrückung durch herrschsüchtige oder handelssüchtige Nachbaren. Von den alten Aegyptern unter König Necao an, bis auf das in neuster Zeit entstandene Griechenland, Belgien, Brasilien, sehen wir alle größere und kleinere, selbstständige Küstenvölker mit dem Meere buhlen, nach Kriegsflotten, Kolonien und nach maritimer Geltung überhaupt trachten. Die kleinern italienischen Fürsten, die winzigen Republiken Amerika's, haben eine verhältnißmäßige Kriegsmarine. Sogar halbwilde asiatische und afrikanische Länder und Fürsten, der König der Birmanen, die malaischen Häuptlinge, der Imam von Muscat, der König von Fernando Po, die madagassischen Fürsten besitzen mehr oder weniger respektable Kriegsflotten, und alle sind überzeugt, daß ihre Ehre, ihre Freiheit, ihre Handelsinteressen, ihre Zukunft, in genauester Verbindung damit stehen. Alle absolute oder demokratische, einzelne oder föderative, rohe oder

civilisirte, Länder und Staaten aller Zeiten und in allen Klimaten, huldigten, wenn sie eine Küste besaßen, oder erwerben konnten, stets dem Meer, empfingen von demselben, oder vermittelst desselben einen Theil ihres Daseins, und betrachteten ihre auf dem Meere flatternde Kriegswimpel mit Stolz, als Ausdruck ihres Nationalgefühls und ihrer Nationalkraft, als Zeichen materieller, intellektueller und moralischer Selbstständigkeit und kosmopolitischer Bedeutung, als Inbegriff ihres nationalen Daseins. Alle hervorragende Menschen, Columbus, Prinz Heinrich Navigator von Portugal, Colbert, der große Kurfürst, Peter der Große und viele andre wünschten oder schafften ihrem Vaterlande maritime Geltung, selbst ungewöhnliche Frauen beschäftigten sich mit dem Meer und suchten ihr Volk auf demselben zu erheben. In den nordischen Geschichten lesen wir von See-Amazonen; Königin Isabella gewährte den Träumen des Columbus, welcher von den Weisen seiner Zeit nichts erlangen konnte, einige Schiffe; ihr ist die Entdeckung Amerika's zu verdanken. Spanien verdankt ihr außerdem Jahrhunderte des Ruhmes, der Macht und weltgeschichtliche Bedeutung. Elisabeth ist die Schöpferin der Größe England's, unter Catharina **II.** glänzte Rußland mehr als jemals auf dem Meere.

Kurz es suchten zu allen Zeiten die Einzelnen wie die Massen und ihre Führer, von den Strömen als Wegweisern geleitet, das Meer selbst unter heftigen vernichtenden Völkerkämpfen zu erreichen, weil sie instinktartig fühlten, daß der Besitz dieser Weltstraße, die Welt selbst mit ihren Herrlichkeiten öffnet und zugleich ein natürliches Heilmittel gegen innere Verderbniß ist. Alle großen Völkerwanderungen sind mehr oder weniger nur Prozesse dieser Art.

Solchen Thatsachen und Bestrebungen gegenüber beschränkt Preußen, dem Gott eine schöne Küste und alles

verlich, was zu einer See- und Weltmacht gehört, seit dem großen Kurfürsten, sich lediglich darauf, mit Handelsschiffen, größtentheils nur an den Küsten Europa's umherzufahren, Konsulate zum friedlichen Schutz seines Handels zu unterhalten und seine Bedürfnisse sich von fremden Völkern zuführen zu lassen, wofür es denselben einen bedeutenden Tribut entrichtet. Preußen verharrt fortwährend in der ungerechtfertigten, nach innen arbeitenden politischen Richtung, welche dem deutschen Volk vor ein paar Jahrhunderten momentan, während seiner religiösen Wirren aufgedrängt wurde. Aber schon im Privatleben ist es für Einzelne gefährlich, als Ausnahme sich quer durch das Treiben der Menschen eigne Wege zu bahnen; noch weniger darf ein ganzes Volk wichtige unzweideutige Bestandtheile seines Vermögens, seiner politischen Existenz vernachläßigen, um irgend einem Scheingut, der Lösung irgend eines socialen Problems nachzujagen, oder wie der Rabe in der Fabel, verlockt von dem Geschwätze der Schule seinen Käse fallen zu lassen, um etwa als Geistesmacht, zu floriren und bewundert zu werden.

Man hat vielfach behauptet, daß fortwährende Vergrößerung, eine der ersten Lebensbedingungen für Preußen ist. Diese vulgäre Ansicht, scheint in den Verhältnissen unsres Vaterlandes wirklich begründet zu sein. Preußen wegen der moralischen Kraft, welche es in mehreren Perioden seines Daseins entwickelte, zu den Großmächten Europa's gezählt, ist physisch die schwächste von allen und grenzt gleichzeitig an alle, auch an England vermittelst des Meeres. Hierin liegt ein Keim zu Gefahren, zu Zerstückelungen und zum Tode. Zuvörderst ist die Provinz Preußen für Rußland, mit Rücksicht auf dessen Beherrschung Polens und sein weiteres Vordringen in Europa, ein großes Hinderniß; die Provinz Preußen wird beinah ganz

von Rußland umschlossen und war früher ein polnisches Lehn. Oesterreich hat vielleicht Schlesien nicht ganz vergessen, wenn daselbst einst Josephinische Elemente zur Regierung kommen, so würde es sich vielleicht mit Rußland verständigen und demselben für Schlesien, gestatten die Provinz Preußen zu nehmen. Frankreich dagegen begehrt unsre Rheinprovinzen. Der Deutsche Bund dürfte nach allgemeinen Erfahrungen über den Charakter aller Föderationen sie schwerlich schützen; auch sind unstreitig in den Rheinlanden Sympathien für Frankreich vorhanden, ähnliche, welche den Elsaß so schnell an Frankreich knüpften. England seinerseits würde vielleicht nicht anstehen, das Haupt des Zollvereins zu fällen. Hinzu kommt noch, daß die einzelnen Provinzen des preußischen Staats schon verschieden durch Religion, Sprache und Abstammung, auch durch provinzielle Gesetze und Verfassungen von einander getrennt und nicht verbunden sind, durch irgend einen gemeinschaftlichen Grundgedanken, durch gemeinschaftliche Interessen und Bestrebungen, deshalb mehr eine Art Bundesstaat unter Oberhoheit, als eine politische vom Prinzip der Einheit durchdrungene, beseelte, feste Masse bilden.

Diese Vielspaltigkeit war in den beiden großen denkwürdigen Krisen des preußischen Staates, nehmlich im siebenjährigen Kriege und im Jahre 1813, nicht vorhanden, es entsteht daher allerdings die Frage, ob in ähnlichen Vorkommenheiten künftig gleiche Kraftäußerung und dasselbe glorreiche Resultat erfolgen wird, ob unsre Militairverfassung und andere Institutionen eine hinlängliche Bürgschaft dafür gewähren. Ohne dieser Sache hier tiefer auf den Grund zu gehen, scheint doch so viel gewiß, daß Preußen keinen einzigen wahren Bundesgenossen, d. h. keinen solchen hat, dessen Interessen dauernd mit den seinigen zusammen fallen, daß es dagegen die Begehrlich-

keit aller seiner mächtigen Grenznachbaren reizt, und in mehrfacher Beziehung herausfordert. Preußen ist daher auf sich selbst angewiesen, es muß sein Heil lediglich von seiner Kraft und Klugheit erwarten, es genügt für seine Fortdauer nicht die Erhaltung des Bestehenden, des status quo, sondern es hat die Vermehrung der Nationalkraft, als erste Lebensbedingung anzusehen und muß deshalb, nöthigenfalls mit dem Zeitgeist sich verbinden und an die Spitze der Ideen treten. Ein solches Bündniß ist vielleicht minder gefahrvoll, als die drohende Stellung Europa's, welches schon früher Projekte zur Erniedrigung und Theilung unseres Vaterlandes entwarf.

Preußen hat seit dem letzten großen Frieden, die Vermehrung der Nationalkraft nach gewissen Richtungen allerdings gesucht, nach andern sie jedoch gänzlich verschmäht. Man bezeichnet es z. B. als einen Fortschritt, daß die Volkszahl gewachsen ist, daß Handel und Industrie bedeutend zugenommen haben, daß für Schulen und Bildungs-Institute aller Art viel geschieht und dergl. mehr. Abgesehen davon, ob hieraus wie aus andern gepriesenen Zuständen, eine wirkliche unzweideutige Vermehrung des Volks- oder Staatsvermögens gefolgert werden kann, so ist doch mehr oder minder dasselbe in ganz Europa unter dem Schutze des Friedens geschehen, und ist daher das relative Kraftverhältniß Preußens zum Auslande, worauf es bei einer Vergleichung allein ankömmt, eigentlich gar nicht oder doch nur sehr unwesentlich verändert. Dagegen haben sich andererseits Rußland, Frankreich, England und zuletzt selbst Oesterreich durch Krakau, seit dem letzten Frieden räumlich, vermittelst Eroberungen und Erwerbungen verschiedener Art, zum Theil sehr bedeutend vergrößert; Preußen gar nicht. Oesterreich hat durch den letzten Frieden eine Kriegsmarine gewonnen, Frankreich hat sich eine neue

Flotte geschaffen, England und Frankreich haben die ihrige vermehrt, alle größere und kleinere Staaten haben durch Erbauung von Dampfflotten neue eigenthümliche Streitkräfte erworben. Preußen that nichts der Art und hat daher seit dem letzten Frieden relativ an Kraft verloren, es wird bei noch längerer Hintenansetzung seiner maritimen Interessen, immer mehr in den Hintergrund treten

Preußen kann intensiv oder extensiv nach Vergrößerung streben. Seit langer Zeit geschah ausschließlich das Erstere. Einseitige Kulturen des Geistes, ohne gleichzeitige Erwerbung von materiellen Basen, in denen die erzeugten Geisteskräfte aufgefangen und angelegt werden können, sind sowohl bei einzelnen Personen wie bei ganzen Völkern durchaus verderblich, indem dadurch das Gleichgewicht zwischen den drei Grundkräften im Menschen, zwischen Körper, Geist und Gemüth mehr oder minder verletzt wird. Preußen producirt gegenwärtig, mit einem großen Aufwand von Mitteln mehr Geist, als es braucht und vertragen kann; es sucht daher durch entgegengesetzte Operationen die natürlichen Regungen jener heraufbeschworenen Kräfte, wieder zu dämpfen und aufzuheben. Diese das Nationalvermögen unnütz erschöpfende sich widersprechende Prozesse, erfüllen bei alledem ihren Zweck nicht, denn der Geist kann nicht willkührlich regiert, erzeugt, magazinirt und beliebig in gewissen Portionen und Richtungen losgelassen werden. Jede Geisteskraft in einzelnen Individuen und ganzen Völkern muß gebraucht oder gemißbraucht werden. Dies ist ein unabänderliches Naturgesetz; es äußert sich beinahe eben so, wie die Expansivkraft des Dampfes; man muß daher nicht zu sehr heizen und für Ventile sorgen. Wenn Preußen Explosionen vermeiden, dabei aber auf die Entbindung geistiger

und moralischer Kräfte nicht verzichten will, so muß es nicht blos nach innen, sondern auch gleichmäßig nach außen vorgehen, d. h. es muß sich nach einem neuen Turnfeld für die große Masse brachliegender, oder selbstmörderisch gegen einander gerichteter Kräfte umschauen, es muß bei Zeiten daran denken, seiner in furchtbarer Progression zunehmenden Bevölkerung, durch Erwerbung neuer Landstriche Brot zu verschaffen und ein neues sociales Bindemittel, in Stelle des alten verwitterten Kitts aufzufinden. In Europa kann alles dieses nicht geschehen, nur in fremden Erdtheilen ist es möglich. Dazu gehört aber Beherrschung des Meeres, es gehören dazu Flotten und vieles andere.

Besondere Gründe.

Folgende specielle Gründe müssen Preußen bestimmen, seinen maritimen Kursus sofort, mit Kraft und Ernst zu beginnen, und dadurch ein großes nationales Leben und Wirken nach Außen anzubahnen, welches körperlich, geistig und moralisch zugleich erregt, und durch Gemeinschaft der Interessen Regierung und Volk innigst verbindet.

1) Die Verhältnisse Preußens und Deutschlands, zu England, haben sich seit Gründung des Zollvereins, gänzlich geändert. Der Letztere ist, als neue Handels- und Industrie-Macht auf die Weltbühne getreten, er macht jedoch unnütze Anstrengungen und wird niemals mit England konkurriren, sich niemals dessen Joch entziehen, wenn er nicht unter dem Schutz bewaffneter Schiffe, unmittelbar mit den Ursprungsorten verkehrt. Anderseits reizt der Zollverein, durch seine machtlose Opposition das Mißfallen Englands, und kann Letzteres, welches in Hanover nicht mehr zu verwunden ist, jeden Augenblick, bei

der geringsten Veranlassung, die gesammte Handelsmarine Preußens vernichten, wie es schon einmal 800 preußische Schiffe fortnahm, und dadurch unserm Handel eine Wunde schlug, die noch heute gefühlt wird. Eine preußische Kriegsmarine würde dagegen, uns gestatten auf alle Erdtheile zu spekuliren, mit England wirklich in ein Verhältniß der Gleichheit zu treten, eigene Kolonien zu erwerben, unsre Flagge, unsern Handel, unsre Handelsmissionen, Konsulate u. s. w., gegen Beleidigungen und Seeraub, unsre Schiffe im Falle eines Krieges zwischen irgend welchen Seemächten, gegen Visitationen und Vexationen aller Art zu schützen, unsre Küsten zu decken. Eine preußische noch so kleine Kriegsmarine, würde einen Stamm und eine Schule bilden, für die Ausrüstung und Aussendung von Kaperflotten im Fall eines Krieges, sie würde Preußen zu einer Weltmacht erheben, während dasselbe jetzt in gewissen Beziehungen, einen beschränktern politischen Wirkungskreis hat, als selbst Griechenland oder Portugal, die geringste Beleidigung des kleinsten Seestaats nicht zu rügen vermag, dagegen vielfach von ihm verletzt werden kann, und endlich nicht einmal im Stande ist, Mitglieder der Königlichen Familie, oder Gesandte und Vertreter des Königs bei ihren Reisen, auf eignen Schiffen, mit der unter allen Völkern üblichen Darlegung äußern Glanzes und Gepränges überzuführen. Das Ansehn und der politische Kredit Preußens, leidet dadurch mehr als man meint.

2) Die deutsche Bundesakte stipulirt Unverletzbarkeit des Bundesgebietes, nach der Einführung von Kriegsdampfschiffen, kann aber ohne eine Deutsche Kriegsflotte, eigentlich gar nicht mehr davon die Rede sein, und hat der darauf bezügliche Artikel jetzt gar keinen Sinn. Insbesondere liegt die preußische Küste nackt und unbewehrt

da, ein einziges feindliches Dampfschiff, den Winden und Strömungen trotzend, kann der Reihe nach alle unsre Häfen überfallen, sie unbrauchbar machen, unsre Schiffe entführen oder verbrennen, und unsern Handel auf immer lähmen. Unter dem Schutze einer Kriegsflotte und mit befestigten Häfen, ist dies weniger zu befürchten.

3) Eine preußische Kriegsmarine würde uns befähigen, in den orientalischen, amerikanischen und andern Weltangelegenheiten, nicht blos mit zu sprechen, sondern auch mit zu handeln, und gelegentlich mit zu erben; sie würde Holland und die Hansestädte geschmeidig machen, Dänemark dem Einfluß Preußens unterwerfen, Holstein dem Deutschen Bunde sichern, dem Sundzoll seinen Stachel nehmen, während Dänemark, wenn es eine momentane Besetzung von Holstein und Schleswig nicht achtet, jetzt gar nicht von Preußen erreicht werden kann, dagegen im Stande ist, demselben den Sund zu verschließen, seine Handelsschiffe zu nehmen und seine Küsten zu verheeren.

Schon 1659 bedauerte der große Kurfürst, daß ihm keine Flotte zu Gebote stand, er wurde dadurch in seinem Siegeslauf aufgehalten; vielleicht wird Preußen denselben Mangel, im Laufe der Zeit nochmals schmerzlich fühlen. Dänemark ist der alte Erbfeind der deutschen Ostseeländer, noch jetzt sucht es Holstein zu dänisiren, stellt sich dem Aufblühen Lübecks entgegen, und ist in Beziehung auf den Sundzoll der dauernde Widersacher Preußens. Letzteres wird niemals selbstständig sein, und nie die ihm gebührende Souverainität auf unserer vaterländischen Ostsee besitzen, wenn es nicht Dänemark beugt und seinen Widerstand auf immer bricht, dies kann aber, wie die Geschichte lehrt, nur durch Aufstellung einer Kriegsflotte, und die dadurch gebotene Möglichkeit, Dänemark in Copenhagen zu besiegen und zu zähmen, bewirkt werden.

4) Preußen braucht eine Kriegsflotte, um den Engländern und Franzosen beliebig die Ostsee zu verschließen, um Schweden näher zu treten und sich demselben zu befreunden. Eine solche Flotte würde die Provinz Preußen gegen Rußland nachhaltig vertheidigen, sie würde Demonstrationen und Landungen an den Russischen Küsten möglich machen, und daher ein offensives Element gegen Rußland bilden. Es scheint demnach, daß eine künftige preußische Kriegsmarine, die Umgestaltung aller politischen und kommerziellen Weltverhältnisse in sich trägt, daß sie aber hauptsächlich Preußen nach außen vergrößern, im Innern heilen, einigen, erstarken, seine Verbindungen und Hilfsquellen erweitern, dasselbe den übrigen Großmächten gleichstellen, und daher seine Fortdauer für immer sichern wird.

2. Möglichkeit einer preußischen Kriegsmarine.

Diesen großen Erwartungen gegenüber, entsteht natürlich die Frage, ob Preußen in Beziehung auf geographische Lage, Mittel und sonstige Verhältnisse, überhaupt eine Seemacht werden kann, und ob solcher Widerspruch von außen oder innen, und andre unüberwindliche Schwierigkeiten zu vermuthen sind, die ihm gebieten gänzlich darauf zu verzichten.

Geschichtliche Notizen.

Zuvörderst liefert die Geschichte, bedeutende Materialien zur Lösung dieser Frage, sie zeigt nehmlich, daß die Bewohner der preußischen Küstenlande, von den ältesten Zeiten her, bis vor zwei Jahrhunderten, sowohl in Bezieh-

ung auf Handel, wie auf Kampf und Streit, eine glänzende sehr hervorragende Rolle auf dem Meer spielten. Schon in frühester Zeit blühten an der preußischen Küste berühmte Handelsstädte, Wineta, Julin, Jomsburg, Großwin, Truso. Das Baltische Meer (das Meer der Kühnen), wimmelte von pommerschen Seeräubern, welche großartige Raubzüge nach Schweden und Dänemark unternahmen und in fortwährender Fehde mit den berühmten Normannen lebten. Im 10. und 11. Jahrhundert, trieben schon Stettin, Colberg, Demmin, Wolgast, bedeutenden Handel; vom 10. bis zum 14. Jahrhundert, rüsteten die Rügier und die pommerschen Herzöge, unaufhörlich kleine und größere Flotten aus, auf denen sich zuweilen mehr als 30000 Mann und einige tausend Reiter befanden, sie tödteten in einer Schlacht 10000 Dänen, verheerten die Dänischen Lande, eroberten Copenhagen und verwüsteten sogar Norwegen. Später als die Hansa erblühte, waren Stralsund und Danzig, nächst Lübeck die ersten und bedeutendsten Städte dieses weltberühmten Bundes, welcher die Nordischen Könige nach Belieben ab und einsetzte, dem sogar die Könige von England den Handel ihrer Länder Preis gaben, und ihnen ihre Kronen verpfändeten. Stralsund war so mächtig, daß es auf seine eigne Hand mit den Herzögen von Pommern und Meklenburg, so wie mit den Dänen Krieg führte, und häufig ihre Flotten schlug; es nahm an allen Großthaten der Hansa Theil, und zeichnete sich dabei vor allen andern Städten durch seinen Heldengeist aus. Colberg, Greifswald und andre Städte Pommerns, leuchteten ebenfalls durch Kühnheit und Unternehmungsgeist hervor, Colberg widerstand 20 Jahre lang den Angriffen der Herzöge von Pommern. 1500 im Kriege der Hansa gegen Frankreich, England und Schottland, rüsteten sogar viele in Colberg wohnende

Edelleute, auf eigne Kosten eine Flotte aus, um gegen der Feind zu kreuzen, die Stadt lieh ihnen dazu grobes Geschütz. Die pommerschen Städte Stettin, Anclam, Demmin, Stolpe, Stargard, Gollnow, Rügenwalde, waren sämmtlich Mitglieder der Hansa, ihre Schiffe stritten mit, in den Fehden des Bundes.

Danzig, von welchem Aeneas Sylvius, nachheriger Papst Pius **II.** in seiner Beschreibung von Deutschland sagt, daß es gleich mächtig zu Lande wie zur See ist, daß es 50000 Streiter zum Kampfe führt, und daß seine Schiffe das Baltische Meer beherrschen, war Jahrhunderte lang, durch seine Kämpfe und Siege auf dem Meer berühmt; in allen Seefehden der Hansa und des deutschen Ordens spielte es die erste Rolle. Während des 13jährigen Bürgerkrieges, welcher nach der unglücklichen Schlacht von Tannenberg Preußen verwüstete, vernichteten 3 Danziger Schiffe eine Liefländische Ordensflotte von 16 Segeln, der Kampf dauerte von 4 Uhr Abends, die ganze Nacht hindurch, bis zum andern Morgen. 1463 nahmen die Danziger mehrere Dänische Kriegs- und Handelsschiffe, und schlugen in Verbindung mit den Elbingern, auf dem Haff 44 Ordensschiffe, wobei letztere 1700 Todte hatten und 240 Mann gefangen wurden. 1522 erklärten die Danziger dem König Cristiern von Dänemark den Krieg, belagerten in Verbindung mit den Lübeckern, Copenhagen, und nöthigten den König zur Flucht, womit er zugleich Thron und Reich verlor. Nach 1656 nahmen die Danziger ein schwedisches Kriegsschiff mit dem Feldmarschall Königsmark fort.

Die Küstenbewohner der Provinz Preußen treten zwar in den ältesten Zeiten, nicht als Seehelden und Seeräuber wie die altern Pommern auf, aber schon Tacitus sagt von ihnen, daß sie das Meer durchspürten, und in den ersten Kriegen mit dem deutschen Orden, erschei-

nen bereits Samländische Flotten, welche auf dem Haff und der Weichsel kämpfen, und Städte belagern.

Später gehörten die Städte Elbing, Braunsberg, Königsberg zur Hansa, und hatten ihre eigne Kriegsschiffe. Der Orden selbst gebot gleichfalls über eine bedeutende Seemacht, 1397 rüstete er eine Flotte von 80 Schiffen aus, welche 4—5000 Mann, nebst schwerem Geschütz und Reiterei enthielt, er eroberte damit die Insel Gothland. 1404 wurde abermals eine Armada mit 15000 Mann nach Gothland geschickt, sie schlug die dänische Flotte bei Calmar vollständig, eroberte und verbrannte sie, und nahm außerdem viele andre dänische Schiffe fort. Die Schlacht von Tannenberg stürzte den Orden, demungeachtet wurde das Meer nicht aufgegeben. In dem polnischen Antheil von Preußen setzen die Danziger und Polen, ihre Unternehmungen gegen Dänen, Schweden und Russen fort. 1629 eroberten unter anderm 9 Preußisch-polnische Schiffe, auf der Danziger Rhede, das Schwedische Unter-Admiral-Schiff und sprengten ein andres Schwedisches Schiff in die Luft, wobei der Schwedische Admiral Sternschild, und der polnische Admiral Dickmann ihr Leben verloren. In dem herzoglichen Preußen, schickte 1522 Herzog Albrecht seinem Schwiegervater, dem Könige von Dänemark 2 Kriegsschiffe zu Hilfe, 1535 liefen zu demselben Zweck unter Johann von Pein, 12 Schiffe aus dem Hafen von Pillau, 1573 wurden zum Empfange der Gemahlin des Herzogs Albrecht Friedrich, 3 Kriegsschiffe ausgerüstet und mit grobem Geschütz versehen, noch unter Kurfürst Georg Wilhelm, waren 4 Kriegsschiffe zur Sicherung des Hafens von Pillau aufgestellt, welche 1626 bei der Landung Gustav Adolph's die Flucht ergriffen.

Der große Kurfürst, ein Herr, geprüft und gestählt in dem Kampf mit halb Europa, durchdrungen von der

Leidenschaft des Handeln's, faßte den unsterblichen, Alexander's oder Cäsars würdigen Gedanken, sein Volk auf dem Meer wieder herzustellen. Er verschmähte die Dürftigkeit seiner politischen Existenz, und strebte daher ohne Blödigkeit, mit aller Kraft eines selbstständigen Geistes, ihr durch Geltung auf dem Meer nachzuhelfen. Die Staaten des großen Friedrich Wilhelm, hatten damals nicht viel mehr als 2 Millionen Einwohner, sie waren durch den 30jährigen und Schwedisch-polnischen Krieg verwüstet; keine Schifffahrt, kein Handel, keine Manufakturen, alles dieses mußte erst geschaffen werden; Schiffe und Seeleute fehlten, die preußische Marine wurde aus ganz fremden Elementen zusammengefügt; die Geldmittel waren höchst beschränkt, die neuern Kreditkünste unbekannt. Stettin und die Odermündungen gehörten den Schweden, Pillau, der einzige Hafen, war von den Brandenburgischen Ländern ganz getrennt, und von geringer Tiefe. Die Seemächte hingen sich an die Unternehmungen des großen Kurfürsten mit Neid und Eifersucht, und bestritten ihm sogar das Recht der Flagge, in der öffentlichen Meinung und bei seinen Unterthanen fand er keine Unterstützung, er fand sie allein in seiner großen Seele, noch im spätern Alter wagte er den Kampf mit allen diesen Hindernissen. Das Jahr 1675 kann als der erste wirkliche Anfang seiner maritimen Thätigkeit gelten, und schon 1688 bei seinem Tode, hinterließ er 12 gut ausgerüstete Schiffe, jedes von 20—40 Kanonen, nebst mehreren kleinern, sowie auf der Westküste von Afrika das Fort Arguin, auf der Küste von Guinea die Forts Groß-Friedrichsburg, Accada, Tacrama, Tacarari, in Westindien eine Niederlassung auf St. Thomas. Mit dem Tode des großen Kurfürsten starb auch sein großes Unternehmen, unbegriffen von den Nachfolgern. Erst Herzberg, der berühmte Gehilfe Friedrich des Gro-

ßen, würdigte die maritimen Bestrebungen des großen Kurfürsten aus höhern Gesichtspunkten, er schrieb ihre Geschichte, (das Manuscript befindet sich in der Königlichen Bibliothek zu Berlin **Manusc. ad Histr. Boruss. Q. N.** 122 und 123) und wies darauf hin, daß durch diese Bestrebungen nicht blos Handel, Schifffahrt und Industrie geschaffen, sondern auch Ostfriesland erworben und die Erlangung der Königswürde vorbereitet wurde.

Friedrich der Große durch die Eroberung Schlesiens in Kriege und Sorgen verwickelt, konnte sich nicht auf dem Meer versuchen, was als ein nationales Unglück zu betrachten ist. Der Minister Herzberg suchte aber wenigstens bei jeder Gelegenheit Preußens Erhebung zu einer Seemacht anzuregen; unter seiner Verwaltung gingen preußische Schiffe nach China, Bengalen, Batavia, Amerika, und auf den Wallfischfang. Den 26. Januar 1786 hielt er in der Akademie der Wissenschaften zu Berlin eine Vorlesung, worin er entwickelte, daß Preußen unter allen Nordeuropäischen Ländern die vortheilhafteste Lage für Handel und Schifffahrt besitze, daß die Häfen von Stettin, Danzig, Colberg, Pillau, Memel, sowohl für Kauffahrer als Kriegsschiffe sehr bequem sind, und mit mäßigen Kosten, es noch mehr werden können. Wenn damals, als Preußen nur 3600 □Meilen und 6 Millionen Einwohner hatte, ein Mann wie Herzberg, Preußen's Erhebung zu einer Seemacht forderte, so ist heute bei einer Bevölkerung von 16 Millionen, bei einem Ueberfluß von Kräften und Muße, und nachdem wir bereits 31 Jahre auf unsern Lorbeeren ruhen, eigentlich nichts mehr darüber zu sagen. Wallenstein, der im Besitz der Ostseeküste es für möglich hielt, Schweden und Dänemark zu züchtigen, und großartige Pläne zu diesem Zweck entwarf, sowie der große Kurfürst und Herzberg, sind Authoritäten für die maritime

Emanzipation Preußens, welche man allen Zweiflern und Schwachen kühn entgegen halten darf.

Das Wort Preußen, von **Prutenen, prunto, prahts**, abstammend, bedeutet eigentlich Verstand, Einsicht, nach Hartknoch, **sagacitas**, wir sollten uns einer so edlen Benennung würdig zeigen, durch unausgesetzte Thätigkeit, großartige nützliche Handlungen und Unternehmungen, nach außen.

Küstenlänge und Küstenentwickelung.

Preußen beherrscht eine schöne lange zusammenhängende Küste, von etwa 120 Meilen, sie bildet einen konkaven Bogen, springt an beiden Enden, gegen den Sund und gegen Rußland bedeutend vor, und ist daher für Handel und Krieg gleich vortheilhaft gestaltet. Auf jede Meile Küstenlänge kommen in Preußen **circa** 42 □Meilen Flächenraum, in Frankreich 35 □Meilen, in europäisch Rußland 82 □Meilen, wenn man jedoch das beinah ganz unwirthbare Eismeer abrechnet, 152 □Meilen; in den österreichischen Staaten 115 □Meilen. Das Verhältniß der Küstenlänge zum Areal, ist für die Benutzung und Beherrschung des Meeres in Preußen daher weit günstiger, wie in Oesterreich und Rußland, und beinah eben so günstig wie in Frankreich, weshalb wir in Beziehung auf Küstenlänge und Küstenentwickelung von der Konkurrenz auf dem Meer keineswegs ausgeschlossen sind. Venedig, Genua, Holland und Portugal hatten und haben eine kürzere Küste wie Preußen, und waren dennoch Jahrhunderte lang ohne Gleichen auf dem Meer, und herrschten in allen bekannten Welttheilen.

Politischer und maritimer Werth der Ostsee.

Die Ostsee, welche unsre Küsten bespült, ist zwar nur ein Binnenmeer, das vermittelst einiger Pässe mit dem

großen Ocean zusammenhängt, auch hat sie seichte gefährliche Küsten und wird von Stürmen heimgesucht. Die langen Winter sind ferner der Schifffahrt in derselben nicht günstig, der längere Weg um Dänemark herum vertheuert den Ostseerehdern, im Vergleich zu denen der Nordsee, die Fracht, auch werden Erstere durch den Sundzoll gedrückt. Diese Eigenthümlichkeiten der Ostsee, welche sie eben so hat, wie jedes Meer die Seinigen, darf man nicht zu hoch und zu ängstlich anschlagen, sie werden durch eigenthümliche Vortheile, welche die Ostsee gewährt, hinlänglich aufgewogen. Zuvörderst empfiehlt sich die Ostsee dadurch, daß alle Völker an ihren Küsten, derselben eine weltgeschichtliche Bedeutung verdanken, und auf dem Meere eine große Rolle spielten; so die alten mächtigen Vandalen, die Normänner, die berühmte Hansa, deren Hauptsitz an der Ostsee war. Dänemark schöpfte aus der Beherrschung der Ostsee, zur Zeit der Canuts und zum Theil, auch später Größe und Macht, Schweden wurde vermittelst der Ostsee, unter Gustav Adolph beinah das erste Reich Europas, noch heute fristen das verhältnißmäßig kleine Dänemark und Schweden, ihr politisches Dasein nur dadurch, daß sie vermittelst der Ostsee im Stande sind, eine Kriegsmarine zu unterhalten. Rußland ein unförmlicher Koloß, wurde erst eine politische Größe, als es die Ostsee erreichte. Das Baltische Meer war immer ein Sitz des blühendsten Welthandels und überschwenglicher Reichthümer, und könnte es wieder werden, als direkte Handelsstraße zwischen Amerika und dem Innern Asiens. Der fabelhafte Reichthum Wineta's, die vergoldeten Flotten, welche der Lobredner der Gemahlin Canuts beschreibt, der spätere, an Tausend und eine Nacht, erinnernde Reichthum in Whisby auf Gothland, wo man noch heute arabische Münzen findet, kann wiederkehren, wenn man sich

darum bemüht. Eben so wie jetzt, die alte Straße nach Indien wieder aufgesucht wird, kann von Nordamerika aus um Schottland herum, durch die Ostsee und Rußland ein Handelsweg nach Asien eröffnet werden, wie er wenigstens zwischen der Ostsee und Asien, schon in den ältesten vorgeschichtlichen Zeiten bestanden haben muß. Die Ostsee war ferner immer eine Wiege der vortrefflichsten Seeleute, und ist es noch jetzt; sie ist wie sich geschichtlich nachweisen läßt, die Wiege des gesammten europäischen heutigen See- und Handelswesens. Wenn also die Ostsee so große merkwürdige Früchte erzeugte, und solchen Einfluß auf die Bewohner ihrer Küsten übte, so muß sie höchst werthvolle Eigenschaften besitzen, und auch jedenfalls im Stande sein, aus Preußen eine Seemacht zu machen, demselben eine ungeahnte unberechenbare Zukunft zu bereiten. Preußen ist durch seine Größe selbstständig, durch die Ostsee ist es befähigt einen sehr hohen Flug zu nehmen, und darf sich daher nicht durch den Zollverein fesseln und niederhalten lassen, es kann sich nicht damit befassen denselben ins Schlepptau zu nehmen. Der preußische Adler darf kein Kunktator sein, die Zeit ist ihm günstig, aber sie ist edel, der rasche Umschwung aller Dinge, kann jeden Augenblick etwas gebären, was uns auf immer vom Meer entfernt, z. B. eine rußische Besetzung der Ostseepässe und dergl. Preußen darf nicht darauf warten, daß ihm ein Zufall die Nordseeküste öffnet; diese Nordseeküste liegt unter den eifersüchtigen Augen Englands, durch dasselbe von Helgoland aus bewacht; Die deutschen Ströme dieser Küste sind mit Zolltarifen bedeckt, eine Menge der verschiedenartigsten Interessen durchkreuzen sich daselbst; es beherrscht die deutsche Nordseeküste, in Beziehung auf Handel, nur ein geringes rückwärts liegendes Gebiet, welches durch Eisenbahnen nach der Ostsee noch mehr beschränkt werden kann.

Die Nordsee muß daher vorläufig für Preußen als ein todtes Meer angesehen werden, während die Ostsee, welche ein weites Handelsgebiet, unter günstigern Umständen sogar bis nach Asien beherrscht, als köstlichste Perle in der preußischen Krone erscheint. Die Abgeschlossenheit der Ostsee, fern von der Beobachtung und dem Einfluß Englands und andrer Seemächte, ist ganz vorzüglich geeignet, zur Bildung und Schulung einer neu entstehenden Kriegs-Marine. Die Ostseepässe sind einer überlegenen feindlichen Seemacht leicht zu verschließen, während umgekehrt der Ausgang, wegen ungünstiger Strömungen und der Stürme im Kattegat, nicht so leicht verwehrt werden kann; auch ließe sich im Einverständniß mit Dänemark, vermittelst eines tüchtigen Kanals, 25 Fuß tief und so breit, daß 2 Kriegsschiffe neben einander vorbei kommen können, in der Richtung von Kiel nach Mehldorf, der preußischen Flotte ein neuer vortrefflicher Aus- und Eingang verschaffen. Dieser Kanal nicht über 10 Meilen lang, würde in wenigen Jahren von 20—30000 Soldaten, mit wenig Kosten auszuführen sein. Eine Eisenbahn könnte vielleicht dasselbe leisten; nach Versuchen an der Landenge von Suez, ist es gar nicht schwierig, große ganz beladene Seeschiffe, also auch Flotten, per Eisenbahn zu transportiren.

Der Umstand, daß der Sund sich in fremden Händen befindet, und daß dort ein Zoll erhoben wird, ist nicht sehr niederschlagend, die maritime Erhebung Preußens wird dadurch nicht gehindert. Preußen hat in Beziehung auf den Sund dieselben Interessen, wie Lübek und Meklenburg, es würde daher natürliche Bundesgenossen finden, und ein Antisundischer Verein sich leicht bilden lassen; zugleich ist Dänemark glücklicherweise viel zu ohnmächtig, um sich im Sunde ungestraft, Ungebühren gegen Preußen zu erlauben, besonders wenn Letzteres über eine Kriegsflotte disponirt. Für Kriegsschiffe, die den an der Ostsee liegenden Staaten

gehören, ist überhaupt der Sund herkömmlich und traktatenmäßig, eine ganz freie offne, durch keine Kontrolmaaßregeln irgend welcher Art, beschränkte Straße. Was aber den Zoll für Handelsschiffe betrifft, so beträgt derselbe durchschnittlich nur 1 pCt. vom Werth der Waare, und wird daher derselbe, wenn künftig die preußischen Schiffe mit reichen Ladungen aus allen Theilen der Erde ankommen, viel weniger empfindlich sein, als jetzt bei einem wenig rentirenden Handel, mit Kalk, Ziegelsteinen und dergl., längst den Küsten von Europa. Endlich liegt der Sund ganz unter den Augen Preußens, und eigentlich in seinem Küstenbereich, Preußen müßte nach völkerrechtlichen Annahmen also eigentlich auch einen Theil des Sundzolles erhalten, wenn es aber darauf verzichtet, so ist wenigstens klar, daß es vermag, dem Sundzoll diejenige Form zu geben, welche ihm am angemessensten erscheint, es könnte sogar ohne Rechtsverletzung, im Interesse zweier Welttheile, den Sundzoll ganz beseitigen, weil derselbe nur auf einem Herkommen beruht, und unter Umständen und aus Gründen entstand, welche gegenwärtig gar nicht mehr vorhanden sind. Die Sundverhältnisse erscheinen daher in Beziehung auf die maritime Entwickelung Preußens, eigentlich ganz unerheblich oder gleichgültig; eben so unwesentlich ist der Umweg, welchen die preußischen Schiffe um Dänemark herum machen müssen, denn einerseits kann dieser Uebelstand durch den oben angedeuteten Kanal, oder durch die Eisenbahn von Berlin nach Hamburg beseitigt werden, andrerseits hat ein Schiff, welches nördlich um England herum, durch den Sund geht, bei nicht widrigem Winde, höchstens eine Tagereise mehr, als wenn es nach Hamburg geht, bei einem Dampfschiff ist der Unterschied noch geringer. Ein Schiff, welches durch den Kanal kommt, muß nach der Ostsee um Dänemark herum, allerdings einen Umweg von 70—80

Meilen machen, den aber ein Segelschiff unter nicht ganz ungünstigen Umständen, in 2 Tagen zurücklegen kann. Bei langen Fahrten und werthvollen Ladungen wird dieser Zeitverlust, der nur für Handelsschiffe Bedeutung hat, durch größere Wohlfeilheit der Ostseeschiffe und ihrer Fracht hinlänglich aufgewogen.

Die viel verschrieenen Stürme und Gefahren der Ostsee, sind nach unsrer Ansicht eine sehr erwünschte Beigabe derselben, möge unser vaterländisches Meer, niemals zahmer werden, mögen die Fremden davor zittern, den Bewohnern der Ostseeländer, waren seine Stürme, stets eine vortreffliche Schule für die Beschiffung fremder Meere und ihre Beherrschung. Wenn unsere Vorfahren in den ersten Anfängen der Kultur, in kleinen simplen Fahrzeugen auf der Ostsee umherschwärmten, so sollten wir heute erröthen, von ihren Gefahren zu sprechen. Die alten Normannen zogen mitten im Sturm ihre Segel auf, ihr Stern führte sie erobernd durch ganz Europa; die alten Ritter wählten starke unbändige Streithengste; ein friedliches Meer bildet keinen Seemann, und kein Volk von Seeleuten. Uebrigens hat die Ostsee in Beziehung auf ihre Gefährlichkeit, in dem Biskaischen und Karaibischen Meer, in den Gewässern um das Cap Horn, um das Cap der guten Hoffnung u. s. w., vollkommen ihres Gleichen.

Die langen Winter spielten früher eine größere Rolle in der Ostsee, als jetzt; sonst machte man Reisen von Preußen, zu Schlitten über Eis nach Dänemark, und die See fror mehrere Meilen weit zu, gegenwärtig ist dies, wahrscheinlich in Folge der zunehmenden Kultur, und der Abnahme der Wälder in Preußen und Polen, nebst dem freiern Zutritt der Südwinde, nicht mehr der Fall. Der Winter dauert in den pommerschen Häfen, nicht länger

als in den englischen und in vielen Häfen Nordamerika's; Die Amerikaner haben überdies Dampfschiffe, mit besonders konstruirten Rädern, zum Zerbrechen und Fortschaffen des Eises erfunden, auch kann jedes Dampfschiff im stärksten Eisgange fahren, und dürfte daher der Uebelstand, daß die Schiffe einfrieren, und lange unthätig liegen, heute nicht mehr sehr erheblich sein.

Die Seichtigkeit und Veränderlichkeit der preußischen Ostseeküste, welche letztere sich in der gewaltsamen Trennung Rügens vom pommerschen Festlande, in den wiederholten Oeffnungen und Verschließungen der sogenannten Tiefe des frischen Haffs, so wie in zahlreichen großartigen Versandungen, und Zerstörungen von Wäldern und Dörfern genügend zeigt, machen die Errichtung einer preußischen Kriegsmarine keinesweges unstatthaft. Es kommen Küstenformationen dieser Art, in Dänemark, Holland, und längs der ganzen Westküste von Afrika vor. Die Seichtigkeit unsrer Küsten, die Untiefen, Sandbänke und häufigen Veränderungen des Fahrwassers an derselben, bilden eine vortreffliche Schule für unsre Seeleute, erschweren die Annäherung feindlicher Schiffe, und den Schleichhandel, begünstigen dagegen die Vertheidigung der Küste, und sind daher im Ganzen eher vortheilhaft als nachtheilig.

Endlich ist zu erwägen, daß die Ostsee außer den schon berührten Vortheilen, keine Ebbe und Fluth hat, daß an der preußischen Küste keine Klippen sind, daß die Küsten der Ostsee reich an Schiffsmaterial aller Art sind, daß man daher an der Ostsee die wohlfeilsten Schiffe baut, und daß ihre Unterhaltung verhältnißmäßig sehr wenig kostet. Die Ostsee giebt um es nochmals zu wiederholen, dem preußischen Staat Gelegenheit vermittelst einer Kriegsmarine sich die Provinz Preußen zu erhalten, die Ueber-

macht Rußlands zu beschränken, Uebergriffe im Sund zu verhindern, in der Holsteinschen Successionsfrage mit Entschiedenheit aufzutreten, die Handelsherrschaft Englands als eigentliche Ursache aller socialen Leiden unsrer Zeit zu brechen, überseeische Länder zu erwerben, die Erzeugnisse der Tropen künftig selbst zu bauen, Handelsverbindungen mit allen Weltgegenden zu eröffnen, Freunde und Bundesgenossen zu erwerben, die ausschließlich nach innen gerichteten Geisteskräfte, auswärts zu verwenden, den Pauperismus zu beseitigen, mit einem Wort, reich, groß, mächtig, ein Protektor und Pfeiler für Deutschland, eine wahre, dauernde, auf Land und Meer gegründete Großmacht der Erde zu werden.

Häfen.

Die preußische Ostseeküste hat genügende Buchten, Rheden, Ankerplätze, Häfen. Die letzteren sollen hier näher betrachtet werden, weil der angebliche Mangel derselben und ihre Seichtigkeit, obgleich sie für die größtmöglichste Handelsentwickelung bisher genügten, in der Regel als ein Hauptargument gegen die maritime Erhebung Preußens, angeführt wird und als Rechtfertigungsgrund gegen unsre in der Geschichte beinahe unerhörte Verzichtleistung auf das Meer dient.

Ein guter Hafen ist in den seltensten Fällen ein Geschenk der Natur. Die berühmtesten Häfen in Europa, Portsmouth, Plymouth, Brest, Toulon, Cherbourg, Cadix, Cronstadt, Triest, sind Werke der Kunst, Produkte riesenhafter Bauten, welche viele Millionen kosteten, und nöthig wurden, als die Schiffe mit grobem Geschütz versehen tiefer gingen, als in früherer Zeit. Preußen hat, einige Aufräumungen und Reparaturen für Handelszwecke abgerechnet, gar nichts der Art gethan, und kann daher

auch keinen allen Anforderungen entsprechenden Kriegshafen besitzen. Einerseits sind aber die Bedingungen dazu, wie bei jeder andern Küste vorhanden; denn zur Zeit des dreißigjährigen Krieges wurden allein in Pommern 28 Häfen gezählt, welche Wallenstein bei seiner im Jahr 1628 beabsichtigten Landung in Schweden, sämmtlich befestigen wollte. Auch sind gegenwärtig längs der preußischen Küste folgende Häfen vorhanden: Barth, Stralsund, Greifswald, Swinemünde, Stettin, Colberg, Rügenwalde, Stolpe, Danzig, Elbing, Pillau, Königsberg, Memel u. a., deren Werth natürlich sehr verschieden ist. Anderseits sind die preußischen Häfen schon jetzt zur Unterbringung einer Kriegsmarine, aus kleinen Schiffen bestehend, völlig tief genug. In Swinemünde und Memel können nehmlich, Segel-Fregatten von 40 — 50 Kanonen und Kriegsdampfboote von 350 Pferdekraft, mit 10—15 Kanonen; in Pillau Kutter von 24 Kanonen und Dampfboote von 200 Pferdekraft; in Danzig, Colberg und andern pommerschen Häfen, kleine Briggs, Galiotten, Kanonenböte, Bombadierschaluppen und flache Fahrzeuge, zur Vertheidigung der Küsten und Rheden, sowie Dampfboote von 160 Pferdekraft liegen.

Mit Rücksicht auf diese Tiefenverhältnisse und in Beziehung auf die Erbauung einer preußischen Kriegsmarine, könnten folgende Maaßnahmen stattfinden:

1) Man verzichtet wegen vorherrschender Seichtigkeit der Küsten auf Linienschiffe ersten Ranges, und beschränkt sich wie die Holländer und Dänen auf mittlere und kleinere Kriegsschiffe. Letztere erbaut man zuerst, gleichzeitig werden einige schon vorhandene Häfen so viel als nöthig vertieft, um Schiffe mittler Größe aufzunehmen, auch werden sie erweitert, aufgeräumt, befestigt und sonstige Einrichtungen und Bauten dabei unternommen. Ein Dampfbagger von

30—35 Pferdekraft, kostet 60000 Thaler und kann durchschnittlich alle Jahre 16000 Schachtruthen ausbaggern, es läßt sich daher beurtheilen, was 10 Bagger, jeder von 100 Pferdekraft, leisten können. Swinemünde und Memel bedürften nur einer Vertiefung von 4 Fuß, um Segelschiffe von 80 Kanonen aufzunehmen, beide sind groß und geräumig.

2) Wenn jedoch, was allerdings zweckmäßiger ist, von Hause aus eine großartige Betheiligung an der Meeresherrschaft beabsichtigt wird, wenn man nicht gänzlich auf größere Linienschiffe verzichten möchte, und auch einer verbündeten Kriegsflotte Gelegenheit zum Schutz in preußischen Kriegshäfen geben will, so ist es durchaus nöthig, 2 oder mindestens einen ganz neuen Kriegshafen, in angemessener Lage und großartigem Maaßstabe, mit allem Zubehör, nämlich Werften, Docks und Arsenale so zu erbauen, daß daselbst eine ganze Flotte, gegen Stürme und feindliche Geschosse völlig gesichert liegen kann. Alle andre Häfen würden dagegen zwar zu befestigen, aber mehr oder minder in **statu quo** zu belassen sein. Denn jedenfalls ist es besser, einen einzigen großen, allen Anforderungen entsprechenden Hafen als viele kleine unsichere und unzweckmäßige zu haben.

Die Wahl schicklicher Punkte zur Anlegung der erwähnten beiden großen Häfen, erfordert in Beziehung auf größtmöglichste Ausführbarkeit, Zweckmäßigkeit und Wohlfeilheit des Baues, mannigfaltige Kenntnisse und Untersuchungen; zur Wahrnehmung der strategischen Rücksichten genügt dagegen eine geistreiche Auffassung der Verhältnisse im Großen. Nachstehende Andeutungen mögen als ein geringer Beitrag dazu angesehen werden.

Boleslaus der **VI.**, Herzog von Wolgast, legte gegen Ende des 14ten Jahrhunderts auf dem Dars, nicht weit von der Stadt Barth, eine See- und Handelsstadt an, de-

ren glückliche Lage und schnelles Aufblühen die Eifersucht der Rostoker so sehr reizte, daß sie von ihnen zerstört wurde. Von Reichenbach, ein geistreicher Schriftsteller des vorigen Jahrhunderts, wurde wahrscheinlich durch diesen Umstand veranlaßt, die Anlegung eines Hafens bei Prerow im Zingster Lande vorzuschlagen, er behauptet, daß nur 40—50000 Thaler nöthig sind, um ihn für die größten Schiffe zugänglich, so geräumig und so sicher zu machen, als irgend einen Hafen der Welt. Ein Blick auf die Karte zeigt wirklich, daß ein Hafen an diesem Punkt sowohl in politischer wie in kommerzieller Beziehung höchst vortheilhaft sein müßte. Mehrere Ausgänge und genügende Verbindungen mit dem Innern sind theils vorhanden, theils sind Letztere durch Eisenbahnen leicht zu bewirken. Insbesondere liegt Berlin als Hauptsitz der Regierung in gehöriger Nähe. Der Hafen von Prerow würde als Station, für alle aus und nach dem Sunde gehenden Schiffe und zur Ueberwinterung derselben dienen; er würde ein wichtiger Stapelplatz sein. Von hier aus können die Ostsee-Defileen beobachtet und bewacht und in kürzester Zeit, eine Flotte nach der Nordsee geschickt werden.

Ferner soll Napoleon, nach **Artois, Défense de Danzig**, beabsichtigt haben, den Sasper See bei Danzig in einen großen Kriegshafen umzuschaffen. Wahrscheinlich knüpften sich andre bedeutende Entwürfe daran, er hoffte vielleicht mit Hilfe einer deutschen Flotte und deutscher Seeleute, die Engländer aus der Ostsee zu vertreiben und sich auf diese Weise, zum Herren von Schweden, Rußland u. s. w. zu machen; er betrachtete vielleicht das Ostseebecken selbst nur als einen großen Hafen, in welchem es eher als in Frankreich möglich wäre, eine riesenhafte Flotte zu erbauen und einzuschulen, um sie demnächst gegen England zu führen. Der Sasper See ist 120 Ruthen vom Meeresufer

entfernt, von letzterem bis zur nöthigen Tiefe für Schiffe sind noch 500 Ruthen. Längs der ganzen pommerschen Küste liegen übrigens viele kleine Seen, welche die Anlegung eines großen Hafens sehr begünstigen.

Der Hafen von Memel, zwar zu weit von Berlin entfernt, zu hoch im Norden und in einer politisch gefährdeten Lage, ist in andern Beziehungen sehr empfehlungswerth. Er deckt nämlich unmittelbar die Küste der Provinz Preußen, bewacht die russischen Häfen, begünstigt offensive Unternehmungen gegen Rußland und würde bei einer dereinstigen Aenderung der russischen Handelspolitik vielleicht eine unberechenbare kommerzielle Bedeutung erhalten. Ueberdies ist der Memelhafen, eine theilweise Versandung in letzter Zeit abgerechnet, 18—20 Fuß tief, 1000 Ruthen lang, und 80—100 Ruthen breit; es können in demselben 300 Schiffe liegen, auch ist er bereits durch ein ziemlich gut erhaltenes Fort einigermaaßen geschützt.

Es scheint hiernach, daß Preußen in Beziehung auf die Länge seiner Küsten und das Verhältniß derselben zum Gesammtareal, sowie in Beziehung auf die historische Bedeutung, den politischen Werth, die physischen und klimatischen Eigenthümlichkeiten der Ostsee, und endlich in Beziehung auf die Beschaffenheit der Küsten, die Beschaffenheit und Anzahl der Häfen, vollkommen im Stande ist, sich an der Herrschaft des Weltmeeres und seiner Dependenzen zu betheiligen. Das Gegentheil läßt sich wenigstens nicht erweisen, und wollen wir nunmehr die anderweitigen Mittel des preußischen Staates für einen solchen Zweck näher ins Auge fassen.

Schiffsbaumaterial.

Zuvörderst sind die preußischen Ostseeprovinzen, reich an Schiffsmaterial aller Art; das Arbeitslohn ist niedrig,

die Erbauung von Kriegsschiffen und ihre Unterhaltung, würde daher leicht zu bewerkstelligen sein und verhältnißmäßig wenig kosten. Diesen Vortheil entbehren Frankreich, Holland und England, welche ihr Schiffsbaumaterial von außen beziehen, und ein hohes Arbeitslohn zahlen müssen. Die preußische Kriegsmarine würde daher eine Art Uebergewicht über die Flotten jener Länder haben, sie würde ferner der Russischen Flotte, deren Personal sehr unfähig und ungeschickt ist, an Intelligenz und Manövrirfähigkeit überlegen sein und könnte endlich in Beziehung auf Stärke und Anzahl der Schiffe, die Oesterreichische, Holländische, Dänische und Schwedische Kriegsmarine, weit übertreffen. Es läßt sich hieraus für Preußen das Prognostikon stellen, daß es nicht bloß die Ostsee beherrschen, sondern überhaupt die erste Seemacht des Nordens sein wird, wenn es überhaupt soviel Geist und Muth hat, eine Seemacht sein zu wollen.

Nautische Kenntnisse und Fertigkeiten.

Preußen besitzt eine Handelsflotte von ungefähr 900 Schiffen, mit einem Gehalt von 240000 Tonnen. Die russische Handelsmarine, hat bei einer mehr als 4mal so großen Bevölkerung, nur denselben Tonnengehalt, die Oesterreichische bei einer mehr als doppelt so großen Bevölkerung wie Preußen, hat nur einen Gehalt von 180000 Tonnen. Die französische Handelsmarine verhält sich, in Beziehung auf den Tonnengehalt, zur Preußischen nach Prozenten der beiderseitigen Bevölkerungen gerechnet, nur wie 1,73: 1,63. Diese Verhältnisse sprechen entschieden zu Gunsten Preußens, erwägt man aber gleichzeitig: daß Preußen, nur an einem einzigen und zwar an einem Bimmmeere liegt; daß die nationale Flagge durch Schifffahrtsverträge auf Gegenseitigkeit beruhend, dem nachtheiligen Einfluß fremder überlegener Handelsflaggen Preis gegeben ist; daß ferner unsre

Handelsflotte in fernen Meeren und fremden Erdtheilen, wegen Ermangelung eines bewaffneten Schutzes, d. h. wegen Mangel einer preußischen Kriegsmarine, gar nicht auftreten kann, sich daher den direkten Verkehr mit den Ursprungsorten, d. h. den belohnendsten, am meisten bereichernden, Theil des Handels versagen, ihn Andern überlassen und sich blos auf eigentliche Kommissions- und Speditions-, Mäkler- und Kolporteur-Geschäfte, auf Seefrachten und die Vermittlung, oder Bedienung eines fremden Handels beschränken muß; erwägt man alles dieses, und verbindet es mit obigen unter so drückenden Umständen, merkwürdig günstigen Zahlenverhältnissen, so lassen sich folgende untrügliche Schlüsse daraus ziehen.

1) Es wird daraus für die Gegenwart bewiesen, was die Geschichte für die Vergangenheit, seit 2000 Jahren genügend dargethan hat, daß nehmlich die Lage und die eigenthümlichen Verhältnisse der Ostsee, daß die Beschaffenheit der preußischen Küste, der Charakter und die Neigungen ihrer Bewohner, eine ungewöhnliche Entwickelung des Seehandels und Seelebens überhaupt gestatten und begünstigen.

2) Daß die preußische Handelsflotte, befreit von dem Druck und den Beschränkungen, welche jetzt auf ihr lasten, einen unberechenbaren Aufschwung nehmen, und den gesammten Welthandel gänzlich umgestalten wird.

3) Geht hervor, daß Preußen mehr nautische Kenntnisse, Fertigkeiten und Hilfsmittel besitzt, als Oesterreich und Rußland, und verhältnißmäßig beinah eben soviel, als Frankreich; daß also, wenn man alles dieses, und das Vorhandensein einer tüchtigen zahlreichen Handelsmarine überhaupt, als erste und nothwendigste Bedingung für die Errichtung einer Kriegsmarine ansieht, diese Bedingungen in Preußen reichlich vorhanden sind, und demnach das rasche

Entstehn, so wie das schnelle Aufblühn, und die Rentabilität einer preußischen Kriegsmarine genügend verbürgt ist.

4) Folgt daraus endlich für die preußische Regierung und das preußische Volk, die Möglichkeit und die Pflicht, einen so großen Fortschritt, wie er sich in der Bildung einer Kriegsmarine darbietet, nicht länger zu verzögern. Abgesehn von den schon früher berührten politischen Ergebnissen, würde dadurch der Handel der Hansestädte, und ein großer Theil des englischen und holländischen Handels, in die Hände Preußens übergehen.

Pekuniäre Erfordernisse.

Was die pekuniären Erfordernisse, zur Bildung einer preußischen Kriegsflotte, und der damit unabweislich in Verbindung stehenden Gründung, preußischer überseeischer Kolonien betrifft, so herrschen hierüber allgemein die allerdunkelsten Ansichten, die gröbsten engherzigsten Vorurtheile. Zuvörderst erscheint es uns, als ein unglücklicher, unausführbarer Gedanke, eine preußische Kriegsmarine nebst Zubehör, aus etwanigen Ersparnissen oder Ueberschüssen der gewöhnlichen Staatseinnahmen, im Laufe einer langen Zeit, unter vielfältigen Unterbrechungen und Meinungsrichtungen in den höchsten Regionen, nach und nach entstehen zu lassen, etwa so wie man mit dem Hafen von Swinemünde verfuhr, an dem unter fortwährenden Berathungen, Versuchen, Geldverweigerungen und dergl., beinah ein ganzes Jahrhundert gebaut, und große Summen zwecklos verwendet wurden, bis endlich die Entschiedenheit des Hochseligen Königs und des Ministers von Bülow, ihn in seiner jetzigen Verfassung, in wenigen Jahren ins Dasein rief. Colbert, Elisabeth, Peter der Große verfuhren, als sie eine nationale Seemacht schufen, mit musterhafter Schnelligkeit

und Energie. Preußen würde sich durch ein langsames zögerndes unentschlossenes Verfahren, der größten Vortheile berauben, welche sich an ein solches Unternehmen knüpfen. Sie bestehen in dem moralischen Eindruck, welche jede ungewöhnliche Kraftäußerung auf nahe und fernere Umgebungen macht, in der Elektrisirung Deutschlands, in der Gunst und Unterstützung der öffentlichen Meinung, in der Beschwichtigung innern Zwiespalts, und der Hinleitung aller im Gebiete des Geistes umherirrenden Kräfte, auf praktische Interessen. Jede Wirkung in der Körperwelt wie in der geistigen, ist stets ein Produkt aus der Geschwindigkeit und der Masse.

Es scheint hienach, daß 100 Millionen Thaler, nicht zu viel sind, um Preußen auf eine würdige angemessene Weise, aus einer bloßen simplen europäischen Landmacht, in eine Weltmacht, in eine See- und Kolonialmacht ersten Ranges umzuwandeln, um uns Kriegsflotten, Kolonien, Häfen u. s. w. zu verschaffen. Diese 100 Millionen Thaler würden, wenn man von dem Vorhandensein eines preußischen Schatzes abstrahirt, nur durch irgend eine Anleihe zu beschaffen sein, und bieten sich dabei folgende Erwägungen dar.

1) Zwischen der Verschuldung eines Staats und eines einzelnen Grundbesitzers ist ein bedeutender Unterschied. Ein Staat kann niemals Schulden genug machen, so lange er Gelegenheit hat, das geliehene Geld gut, d. h. in großen rentirenden nationalen Unternehmungen anzulegen. Durch größtmöglichste gut benutzte Staatsanleihen, werden vielfache Vortheile erreicht; es wird nehmlich durch die Nothwendigkeit Zinsen aufzubringen, die Volksthätigkeit angeregt, für Nationalinteressen in Anspruch genommen, und dadurch die Zersplitterung dieser Thätigkeit, in divergirende unfruchtbare Richtungen, für Privatzwecke verhindert; fer-

ner werden durch Anleihen die Zahlungsmittel vermehrt, also auch der Verkehr, es werden dadurch Mittel gewährt, sich an allen Erscheinungen und Bewegungen der Zeit zu betheiligen; endlich werden dadurch, daß ein Staat alles baare Geld unter irgend einer Form an sich zieht, die Nachbarstaaten geschwächt und gewißermaßen eines nothwendigen Lebenssaftes beraubt. Ein jeder Staat muß daher, als Mitglied eines bestimmten Staatensystems, die Geldfluktuationen und Strömungen des Vermögens im Bereiche dieses Systems, aufs schärfste beobachten, und diesen fruchtbaren Strom soviel als möglich in sein Gebiet leiten, nicht aber theilnahmlos zusehen, wenn er durch fremde Kanäle abgeleitet wird. Ein jeder Staat, der sich noch nicht auf der höchsten Stufe der Entwickelung befindet, dem beispielsweise Kolonien, Kriegsflotten u. s. w. fehlen, muß Schulden und zwar soviel als möglich machen, weil Geld ein nothwendiger Dünger für alles ist; je mehr man davon anwendet, desto reicher die Frucht. Staatsanleihen verbunden mit kluger Benutzung derselben, sind Eroberungen mitten im Frieden, ohne Schwert und Blut, sind nothwendig und weise, sind vereinbar mit einem sparsamen musterhaften Staatshaushalt. Das entgegengesetzte Streben, Amortisationsfonds, Schuldenabzahlungen u. s. w. beruhen in einseitiger Uebertragung bürgerlicher Haushaltungsregeln auf den Staat, und scheinen in jeder Beziehung tadelnswerth. Im Privatschuldenwesen, machen sich ganz andre Rücksichten geltend, denn einerseits ist ein Privatvermögen weit mehr Zufälligkeiten, vielen Veränderungen, mancherlei Konjunkturen, seiner Auflösung im Laufe der Zeit, oder durch den Tod des Besitzers, durch Subhastationen u. s. w. unterworfen, und darf daher im Interesse des Eigners selbst, nicht zu sehr mit Schulden überbürdet werden. Anderseits muß der Staat im Interesse

der Gesammtheit dabei einschreiten, weil durch ein übermäßiges Streben nach Verschuldung des Privatgrundbesitzes, im Innern des Staatskörpers, ein verderblicher Kampf der Kapitale, und vermöge ihrer Attraktionskraft, eine Zusammenhäufung des Kapitals oder Vermögens, auf einzelnen Punkten, d. h. der schreiendste Gegensatz zwischen Reichthum und Armuth entsteht, und weil dadurch, alles Vermögen der Privatthätigkeit zugewendet, für Privatzwecke und Privatspekulationen absorbirt wird, während es dann für nationale Unternehmungen, stets an den nöthigen Fonds fehlt. Es muß der Verschuldung des Grundbesitzes, zur Förderung eines möglichst gleichmäßigen Wohlstandes, und zur Begründung eines angemessenen Verhältnisses, zwischen der Summe aller Privatmittel, und aller Staatsmittel, durch Gesetze entgegen getreten werden. Die sogenannte Mobilisirung des Grundbesitzes, ist die unglücklichste Mißgeburt unsrer Zeit.

Der Staat hat die eben erwähnten Rücksichten gegen andre Staatsgemeinden nicht zu nehmen, er muß daher, wie schon gesagt, so viel Schulden machen als möglich, d. h. soviel Geld aufnehmen, als er in geldbringenden großen nationalen Unternehmungen anzulegen vermag.

Gegen die Vermehrung der Staatsschulden haben die Völker und die Wissenschaft in Europa sich gleichmäßig erhoben, man verdammt jede solche Vermehrung und sieht darin ein Zeichen schlechter und sorgloser Wirthschaft überhaupt. Man hat aber nur Recht, insofern Staatsanleihen dazu dienen, den Ehrgeiz oder die Privatneigungen eines Fürsten oder seines ersten Ministers zu befriedigen, insofern sie blos für dynastische Zwecke oder zum Besten einzelner Volkspartikeln, verwendet werden, oder insofern überhaupt die Verwendung nur der Entscheidung einzelner Individuen überlassen ist, während es nicht blos billig, sondern auch weise scheint, bei extraordinairen Staatsoperationen, für

welche das ganze Volk aufkommen muß, das Volk selbst zu hören. Der Gebrauch ist auch hier wie überall, von dem Mißbrauch wohl zu unterscheiden, weil der Letztere bei Staatsanleihen möglich ist, darf man nicht den Ersteren ausschließen und auf die damit verbundenen Vortheile verzichten, oder sprichwörtlich das Kind mit dem Bade ausschütten. Welche Erfolge ein gutes, durch Volksvertreter diskutirtes Staatsschuldenwesen liefert, zeigt uns England und Frankreich. Beide haben an materiellen Werthen, zuvörderst weitläuftige Besitzungen in allen Erdtheilen, zahlreiche Segel- und Dampfflotten, in denen ungeheure Kapitale stecken, während Preußen nichts der Art aufweisen kann. Nächstdem haben beide einen ausgebreiteten Handel, Kunststraßen, Häfen, Handels- und Industrie-Anstalten aller Art, Festungen u. s. w., sie überragen in allem diesen Preußen weit, auch dann, wenn man die gegenseitigen Bevölkerungen berücksichtigt. Zieht man die jährlichen Ausgaben für die Staatsschulden in Preußen, Frankreich und England von den Staatseinnahmen ab, so betragen letztere in Preußen bei einer Bevölkerung von 16 Millionen Menschen, jährlich nur 48 Millionen Thaler; in England dagegen bei einer Bevölkerung von 27 Millionen Menschen 186 Millionen Thaler; in Frankreich bei 35 Millionen Einwohner 287 Millionen Thaler; wobei noch zu bemerken ist, daß in Frankreich und England verhältnißmäßig weit mehr Getreide, Fleisch, Bier, Zucker, Kaffee u. s. w. verzehrt wird, als in Preußen, daß also die hohen Staatseinnahmen Frankreichs und Englands keineswegs einseitige Resultate einer übermäßigen Besteuerung sind. Jene merkwürdigen Verhältnisse, welche Frankreich und England zu Gebietern der Welt machen, sind blos ein Ergebniß ihrer Schulden, sie bilden außerdem einen socialen Kitt, an welchem die heftigste Opposition scheitert, während Deutschland weniger verschuldet, sich bereits weit

mehr in Auflösung befindet, und die Schweiz sowie die Türkei, welche gar keine Schulden haben, am allerwenigsten zu beneiden sind.

2) Wenn man die Staatsschulden Europa's gleichmäßig auf die Bevölkerung dieses Erdtheils repartirt, so kommen durchschnittlich auf jeden Kopf 51 Thaler, auf die Bevölkerung des preußischen Staates würde ein Antheil von 816 Millionen Thaler fallen. Preußen hat aber nur 140 Millionen Thaler Schulden, es kann daher noch 646 Millionen leihen und würde demungeachtet verhältnißmäßig nicht mehr verschuldet sein, als ganz Europa überhaupt. Wie wenig bedeutet also unter solchen glänzenden Umständen vorstehend verlangte Anleihe von nur 100 Millionen für einen großen wichtigen, edlen, die Interessen Preußens, Deutschlands und der Menschheit gleichmäßig umfassenden Zweck.

3) Durch sämmtliche Staatseinnahmen in Europa wird jeder Kopf dieses Erdtheils durchschnittlich alle Jahre mit $5^1/_2$ Thaler besteuert. Preußen, welches in Beziehung auf Fruchtbarkeit uud Kultur ungefähr die Mitte Europa's bildet, könnte sich daher, ohne verhältnißmäßig mehr als ganz Europa Steuern zu zahlen, einer Einnahme von 88 Millionen Thaler erfreuen; selbige beträgt aber nur 57 Millionen und sind daher jährlich nöthigenfalls noch 31 Millionen Thaler für Kriegsflotten und Kolonien disponibel, welche gegenwärtig in Privathänden verbleiben und in Luxusbauten, in ungebührlicher Kunstpflege und andern unproduktiven Richtungen angelegt, vorzüglich aber durch die Eisenbahnen absorbirt werden, welche letztere noch unerkannt in ihrer wahren Bedeutung, soviel man bis jetzt sieht, alle Nationalitäten aus und durch einander fahren und materiell darauf hinwirken, was der Kosmopolitismus geistig thut, nämlich Europa in ein ein einziges großes Reich, dessen

Herrschaft dem Stärksten oder Glücklichsten anheimfallen wird, oder in eine große Bundesrepublik umzuschaffen.

4) Vorstehend sollte gezeigt werden, daß der preußische Staat seine Einnahme jährlich um 31 Millionen Thl. vermehren kann; es ist jedoch damit keinesweges gesagt, daß diese Operation zur Bildung und Unterhaltung einer Kriegsflotte durchaus nothwendig ist, vielmehr werden wir sogleich sehen, daß beides auf eine minder beschwerliche Weise geschehen kann. Vorausgesetzt nämlich, daß eine Anleihe von 100 Millionen Thaler kontrahirt wird, von denen etwa 50 Millionen zur Erbauung von Häfen, Dock's, Werften, Arsenalen, zur Anschaffung von Vorräthen u. s. w., 30 Millionen zur Gründung von Kolonien, 20 Millionen zur Erbauung von Kriegsschiffen bestimmt sind, so wären zuvörderst für diese 100 Millionen jährlich 4 Millionen Zinsen zu entrichten, für die Unterhaltung der Kriegsmarine wollen wir vorläufig jährlich 8 Millionen annehmen, wonach das Staatsbudget im Ganzen mit einem Posten von jährlich 12 Millionen mehr belastet sein würde. Dies ist jedoch nur scheinbar der Fall, denn es kann jene Summe ohne Ausschreibung neuer Steuern aufgebracht werden. Wir wollen, um dieß darzuthun, in Ermangelung späterer detaillirter offizieller Finanzberichte, den öffentlich bekannt gemachten Etat, der preußischen Staatseinnahmen und Ausgaben pro 1844 zum Grunde legen. Es sind nämlich in denselben:

a. für die Tilgung der Staatsschulden jährlich 2251115 Thaler ausgesetzt, welche sich ganz zum Besten des Seewesens verwenden lassen.

b. Unter den Forstverwaltungskosten sind für Forstschutz, Erhebungskosten und andern Lokalverwaltungsausgaben 884335 Thaler aufgeführt. Diese Summe dürfte sich mindestens bis auf die Hälfte reduciren lassen, wenn man den Forstschutz von der Administration der Forsten selbst, gänz-

lich trennt und zu dem erstern aktives Militair verwendet. Es würden demnach 442177 Thaler zur Marinekasse fließen.

c. Die Verwaltungskosten der indirekten Steuern, nämlich Gehalte für Ober-Inspektoren, Ober-Controlleurs, Grenz- und Steuer-Aufseher, ferner Gehalte und Tantiemen der Beamten bei den Zoll- und Steuer-Aemtern, Bureau- und Reisekosten, Tantiemen, Pferdeunterhaltungsgelder für diese Aemter, nebst allen übrigen, den Grenzschutz und die Steuererhebungen, betreffenden Ausgaben betragen jährlich 2928376 Thaler. Diese Summe kann ganz der Marine überwiesen werden, indem man jenen Zweig des ausübenden Dienstes an das aktive Militair übergehen läßt.

d) Die Pensionen der Mitglieder aufgehobener geistlicher Korporationen; die auf dem Reichs-Deputations-Hauptschluß, vom Jahr 1803 beruhenden Kompetenzen und dgl. mindern sich jährlich um ungefähr 30000 Thaler. Diese Summe ist der Kriegs-Marine zuzuwenden.

e) Desgleichen aus dem Dispositions-Fonds des Ministerums der Geistlichen-, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten, jährlich 30000 Thaler.

f) Für die Polizei-Verwaltung in den größern Städten, polizeiliche Aufsicht der Grenzen, und andre polizeiliche Zwecke, sind 450022 Rthl. ausgesetzt, sie können durch Betheiligung des aktiven Militairs, um 100000 Rthl. vermindert, und diese Summe bei der Marine in Einnahme gebracht werden.

g) Die Landgensd'armerie, läßt sich durch aktives Militair ersetzen, und kann daher ganz eingehen, es werden dadurch jährlich 631611 Rthl. für Marine-Zwecke disponibel.

h) Aus dem Dispositions-Fonds des Ministeriums des Innern, dürften vielleicht 30000 Rthl. für die Marine verwendbar sein.

i) Desgleichen, der im Jahre 1852 aufhörende Zuschuß zu den Bundesfestungen Ulm und Rastadt, mit jährlich 278573 Rthl.

k) Desgleichen, der Ueberschuß des etatsmäßigen Einkommens vom Salzmonopol, welcher zur Vermehrung des Eisenbahnfonds dient, mit ungefähr jährlich 25000 Rthl.

l) Zur Unterhaltung der fiskalischen Bauwerke aller Art, sind 856000 Rthl. ausgesetzt, hievon lassen sich, füglich 156000 Rthl. in Abzug bringen.

m) Von den zu Chausseebauten bestimmten 500000 Rthl., können 100000 Rthl. für das Seewesen benutzt werden.

n) Für die Oberpräsidenten und Regierungen sind 1,704489 Rthl. ausgesetzt, durch Verminderung dieser Behörden und sonstige Ersparungen, lassen sich davon für das Seewesen, vielleicht jährlich 300000 Rthl. erwerben.

o) Der Dispositions-Fonds zur Ablösung kleiner Passiv-Renten mit 100000 Rthl., kann zum Besten des Seewesens ganz eingezogen werden.

p) Desgleichen der Verlust bei Umprägung nicht vollhaltiger Münzen, welcher künftig ganz wegfällt, mit jährlich 400000 Rthl.

q) Desgleichen, von den zu außerordentlichen Bedürfnissen bestimmten 2,500000 Rthl., 1,500000.

r) Aus dem Gnadenfonds Sr. Majestät des Königs würde Allerhöchst Derselbe vielleicht bewilligen 100000 Rthl.

s) Zur Deckung von Einnahme-Ausfällen ist eine Million bestimmt, zu unvorhergesehenen Ausgaben 500000 Rthl., hievon kann die Hälfte mit 750000 Rthl. für das Seewesen in Abzug kommen.

t) Zu einem Deckungsfonds für Eisenbahnbauten, sowie zur Vermehrung des Haupt-Reserve-Kapitals, sind 1,462000 Rthl. ausgesetzt, hievon können vielleicht 462000 Thl. dem Seewesen zufließen.

Vorstehende Posten von a bis incl. t, bilden eine Summe von jährlich 10,814000 Rthl., hinzu kommen 100000 Rthl., durch Verminderung der Zuschüsse zum Pensionsfonds, indem man künftig verabschiedete Offiziere, nur mit solchen Civilstellen versorgt, welche die Einziehung ihrer Militair-Pension zuläßig machen. Endlich hat noch das Kriegs-Ministerium, 1,600000 Rthl. dem Marine-Ministerium abzugeben, für die Unterhaltung von 8 Marine-Infanterie-Regimentern, welche aus bisherigen Linien-Infanterie-Regimentern formirt werden. Die Totalsumme, welche hienach der Hauptverwaltung des Seewesens, jährlich überwiesen werden kann, beträgt also:

12,314852 Thaler

während nach obiger Annahme, nur 12 Millionen erforderlich sein dürften.

5) Vorstehende Propositionen bedürfen einige Erläuterungen.

a) Ein einzelnes Individuum wie unterrichtet dasselbe auch sein möge, besitzt schwerlich Sachkenntniß genug, um mögliche und zweckmäßige Ersparungen für alle Zweige des gesammten Staatshaushalts anzugeben, hiernach ist vorstehender Versuch zu beurtheilen. Da aber die Gesammtausgabe des preußischen Staates, laut Etat vom Jahr 1844, auf 57,677000 veranschlagt war, für die Zinsen der neuen Anleihe und die Unterhaltung der Kriegs-Marine zusammen, nur ungefähr 20 pro Cent dieser Summe, nämlich 12 Millionen Thaler verlangt wurden, und da in jedem Haushalt, vorzüglich aber in größern, vorkommenden Falls, eine Reduktion der Ausgaben um 20 pro Cent möglich ist, und möglich sein muß, so darf auch nicht bezweifelt werden, daß jene 12 Millionen, vorläufig auf eine oder die andre Weise, lediglich durch Ersparungen,

aus den bisherigen Staatseinnahmen, zu erschwingen sind. Insbesondere bietet hiezu die Armee vielfache Gelegenheit; man könnte z. B. einen großen Theil der Linien-Infanterie, auf dem platten Lande ansiedeln, ohne daß die moralische und physische Streitfähigkeit des Heeres, oder die kriegerische Ausbildung des Volkes, oder die Sicherheit überhaupt dadurch im geringsten beeinträchtigt würden. Man könnte ferner den Wirkungskreis der verschiedenen Militairgrade, wenigstens im Frieden, auf eine den Civildienst-Verhältnissen entsprechende Weise modifiziren. Ein Kapitain erster Klasse hat z. B. nach mindestens 25 Dienstjahren, dasselbe Einkommen, welches ein Assessor als Ober-Zoll-Inspektor, schon nach 8—10 Dienstjahren genießt, während die amtliche Thätigkeit und Bedeutung des Letztern, wenigstens mit der eines Bataillons-Kommandeurs gleichsteht. Aehnliche Verhältnisse zwischen Militair- und Civilbedienungen, finden auch in den höhern Regionen statt. Wichtige Ersparungen würden sich demnach ergeben, wenn künftig die Premier-Lieutenants Kompagnien, die Kapitains-Bataillone und Regimenter, die Major-Brigaden und Divisionen, die Obersten Armee-Korps, unter geringen Zuschüssen zu dem Gehalt ihrer Chargen, kommandiren. Man braucht zu diesem Behuf nur die Generale allmählig aussterben zu lassen; beim Ausbruch eines Krieges würden dann Beförderungen in Masse erfolgen, und die fehlenden Lieutenants könnten aus der Klasse der Fähnriche, Feldwebel und Unteroffiziere genommen werden.

6) Die ad 4 b, e, f, g angeregte Substitution der Forst-Schutz-Beamten, Steuer- und Polizei-Beamten, sowie der Landgensd'armen, durch aktives Militair, kann allerdings nur successive geschehn, dagegen kann aber die Verwendung der proponirten Anleihe von 100 Millionen Thaler, auch nur successive erfolgen, und wird daher sel-

dige bedeutende Zinsen tragen. Es können sogar vermittelst dieser Anleihe, ihrer eigentlichen Bestimmung unbeschadet, lukrative Spekulationen, in Beziehung auf die Verminderung der ältern Staatsschuld, gemacht werden.

c) Durch die Bildung von 8 Marine-Infanterie-Regimentern, durch die Benutzung der Armee zum Grenz- und Steuerdienst, Polizeidienst, Forstschutz, und zum Dienst der Landgensd'armen, würden im Frieden ungefähr 20000 Mann Infanterie und 2000 Mann Kavallerie, aus dem Effektiv-Bestand des Heeres scheiden. Im Fall eines Krieges würde aber diese Truppenmasse, nach wie vor für die Vertheidigung des Vaterlandes disponibel sein. Auch läßt sich nicht bezweifeln, daß zu einer solchen Verwendung während des Friedens, in der Armee die nöthigen Kenntnisse, Talente und hinreichende Kräfte aller Art, vorhanden sind, daß ferner die verschiedenen National-Bildungszwecke, welche durch die Armee gegenwärtig verfolgt werden, wegen einer partiellen anderweitigen Benutzung derselben, nicht aufgeopfert zu werden brauchen, daß vielmehr eine solche theilweise praktische Beschäftigung des Heeres, eine vortreffliche Schule, ein vorzügliches Mittel gegen mancherlei Auswüchse sein dürfte, und zugleich ein Mittel zur größtmöglichsten Verbreitung von Gesetz und Verfassungskenntniß im Volk. Endlich würden sich bei einer solchen Verwendung des Heeres die Zuschüsse zum Civil-Pensions-Fonds bedeutend ermäßigen.

d) Die ad 4 c, d, f, g proponirte Benutzung des Heeres, zum Forst-, Grenz-, Steuerdienst u. s. w., würde zwar allen unvermögenden jungen Leuten, welche sich dem Staatsdienst widmen, viele Stellen entziehn, und beschränkt gleichzeitig die Versorgung invalider Offiziere und Unteroffiziere, dagegen wird für Beides, in der Bildung eines

Seeministeriums, einer Kriegsmarine, und in der Gründung von Kolonien, hinlänglicher Ersatz gewährt.

Wenn ferner ad 4 mehrfach, die Verwendung von zu wohlthätigen Zwecken bestimmten Fonds, zu Gunsten des Seewesens vorgeschlagen ist, so kann dies nicht als eine Beschränkung der Wohlthätigkeit selbst, oder als eine beabsichtigte Beraubung der Armen gelten, sondern blos als Anlegung eines Kapitals, welches durch diese Art der Benutzung, den Armen reichliche Zinsen tragen, und der Verarmung überhaupt, kräftig entgegenarbeiten wird.

e) Frägt man, welche materielle Vortheile jene Anleihe von 100 Millionen, jene mühevolle Erschwingung von jährlich 12 Millionen Thaler, die Bildung einer Kriegsmarine, und die Gründung preußischer Kolonien, überhaupt gewähren wird, so ist hierauf Folgendes zu erwiedern:

Die erliehenen 100 Millionen bleiben größtentheils im Lande, und kommen auf verschiedene Weise ins Publikum, letzteres erhält also dieses Kapital ganz zinsfrei, indem die Zinsen nach dem was vorstehend darüber bemerkt ist, aus den bisherigen Steuern bestritten werden. Ein so großes zinsfreies Kapital muß im Laufe der Zeit den Wohlstand des Volkes bedeutend heben.

Die preußischen Kolonien, ein nothwendiges Suplement zur preußischen Kriegsmarine, werden muthmaßlich eine große Menge deutscher Auswanderer an sich ziehn. Ihre Anzahl beläuft sich jährlich schon auf mehr als 100000, sie entführen ihrer Heimath jährlich an 15 Millionen Thaler, es sind daher Aussichten zu einer bedeutenden Vermehrung unserer Nationalkraft vorhanden.

Die preußischen Kolonien, vorläufig mindestens 10—20000 □Meilen groß, werden nicht nur einen Theil der heutigen deutschen Wanderzüge, sondern auch alle Verarmte

unsres Vaterlandes aufnehmen. Letztere können in oder neben den Tropen, wo man weder warme Wohnungen, noch Holz und warme Kleidung braucht, wo Land im Ueberfluß ist, und die Natur dem Menschen die Nahrung in den Mund wachsen läßt, weit leichter existiren, als in der alten mit Menschen überbürdeten Heimath. Von welcher Last Letztere dadurch zu befreien wäre, läßt sich schon aus dem einzigen Umstande entnehmen, daß z. B. Berlin, welches nur 2½ pro Cent der Gesammtbevölkerung des preußischen Staats enthält, 1845, 424361 Rthlr, für das Armenwesen verausgabte, welches, wenn man diese Summe, als Maaßstab an den preußischen Staat im Ganzen legt, für denselben eine jährliche Armensteuer von 17 Millionen Rthlr. bildet. Die preußischen Kolonien werden sich nicht blos der deutschen Auswanderungen bemächtigen, und eine Zuflucht für alle Arme, Besitzlose und Arbeitslose in Preußen sein, sondern auch einen Behälter bilden, für alle Müssiggänger, für alle die jetzt nochgedrungen, im Dienst einer entarteten, unnützen, oder dem Gemeinwohl schädlichen Industrie, thätig sind, sowie für unsre Verbrecher, deren gegenwärtige Berührungen und Verbindungen, mit der größern Masse des Volkes, das Vaterland mehr demoralisiren, als die Kirche, die Schule und Gesetze, dasselbe zu heben und zu veredlen vermögen. Durch alles dieses, verbunden mit den Arbeitskräften der Eingebornen, werden die preußischen Kolonien, wenn man sie nicht von Hause aus einer falschen Politik opfert, sondern sie als eine Provinz des Mutterlandes, auf ganz gleichem Fuß mit demselben behandelt, und insbesondre einen ganz zollfreien Verkehr zwischen beiden gestattet, im Stande sein, diejenigen 6 Millionen Centner, (Kaffe, Zucker, Gewürze, Thee, Reis, Tabak, Baumwolle, und Baumwollenwaaren, Metalle und Metallwaaren u. s. w.) überseeischer Produkte, welche Preu-

ßen jährlich vom Auslande empfängt, und dafür einen Tribut von 40 bis 50 Millionen Thaler entrichtet, selbst zu erzeugen. Es werden alle diese uns bereits unentbehrlich gewordenen Gegenstände, auf unserm eignen Grund und Boden wachsen, und jene 40 Millionen selbst verdient, künftig in unsre Taschen fallen. Es ist wichtig und des Strebens werth, daß wir in Beziehung auf solche große, ernste Bedürfnisse, uns eben so unabhängig zu machen suchen, wie wir nach Selbstständigkeit in der Industrie ringen. Für Letztere würde sich in unsern Kolonien, ein neuer großer Markt eröffnen; es würden diese Kolonien eine Art Brückenkopf bilden, der uns zu Herren des Meeres macht, wie man einen Strom nur dann beherrscht, wenn man beide Ufer besitzt. Die Zolleinnahmen würden unter allen diesen Voraussetzungen, zwar bedeutend einschrumpfen, wenn wir aber jährlich, 40 bis 50 Millionen Thaler mehr verdienen als jetzt, und eine Menge andrer Vortheile erlangen, so muß es der Regierung leicht sein, sich unter irgend einer belibigen Form alles zu verschaffen, was sie bedarf. Auch ist nicht zu vergessen, daß sich bereits ein heftiger Kampf gegen alle indirekte Steuern erhoben hat, dem sie früh oder spät erliegen werden.

Unter dem Schutze einer preußischen Kriegsmarine, begünstigt durch weise Navigationsgesetze, wird die vaterländische Handelsflotte in merkwürdiger Weise zunehmen, sie wird unter diesem Schutze, einen lebhaften Verkehr mit allen Gegenden der Erde unterhalten, und einen weit verbreiteten Zwischenhandel treiben. Es wird der Gesammtwerth unsres auswärtigen Verkehrs, der gegenwärtig 150 — 170 Millionen Thaler beträgt, dann vielleicht jährlich auf 6 — 700 Millionen Thaler steigen und einen Reingewinn von 100 — 300 Millionen abwerfen, welches wenn man den Handelsverkehr Englands, Hollands, Belgiens, im

Verhältniß zu der Volksmenge dieser Länder betrachtet, keinesweges unmöglich ist. Wir werden dann Deutschland, Rußland, Schweden und Theile des Orients, mit Kolonialerzeugnissen versehen, und dafür Rohstoffe empfangen, weil wir Erstere unstreitig weit wohlfeiler liefern könnten, als Engländer und Holländer. Die fabelhaften Schätze des alten Wineta und Julin, werden sich wieder in den preußischen Seestädten einfinden, und die Regierung kann davon jederzeit, durch Anleihen, oder auf andre beliebige Weise, soviel abschöpfen, als ihr für die Bedürfnisse und die Würde der Krone und des Landes, nothwendig scheint. Noch sind in Beziehung, auf die Möglichkeit der Erhebung Preußens, zu einer See- und Weltmacht, zwei Punkte zu erörtern, nehmlich der Widerspruch und die Kräfte, welche sich von innen oder außen dagegen auflehnen werden.

Opponirende Kräfte.

Was das Erstere, nehmlich die Opposition im Innern betrifft, so wird allerdings derjenige Theil der Presse, der sich ausschließlich im Superlativ des abstraktesten Geistes bewegt und davon lebt, sehr zürnen, wenn gesunde Vernunft und praktischer Sinn, sich bei uns endlich zu emanzipiren anfangen. Ein andrer großer Theil der Presse, und die ganze von den Nebeln der Schule, noch nicht verdunkelte, oder angefressene Masse des preußischen Volkes, wird aber die Errichtung einer vaterländischen Kriegsmarine nebst Zubehör, mit unendlichem Jubel, als den größten Fortschritt des Jahrhunderts begrüßen. Die preußische Regierung wird dabei, in den Ideen und Bestrebungen der Zeit, in dem allgemeinen Drange nach Erweiterung des Handels, mächtige Bundesgenossen finden. Gegenwärtig kann eine preußische Kriegsmarine, nicht mehr als eine

ungerechtfertigte Nachahmung, als ein unnöthiger Staatsluxus, und eine Verschleuderung des Nationalvermögens angesehen werden. Kriegsflotten sind keinesweges aus demselben Gesichtspunkt zu betrachten, wie die heutigen stehenden Heere, Letztere können bei der dauernden Aussicht auf Frieden, und bei den definitiv festgestellten, und überwachten Territorialverhältnissen, theilweise als überflüßig erscheinen, letztere dagegen nicht, weil:

a) jetzt wegen Mangel an Gelegenheit zu neuen Gebietserwerbungen in Europa, der natürliche Trieb nach Vergrößerung, die meisten Staaten auf das Meer und in überseeische Länder führt, und daher hier nunmehr die in Europa todte, oder nicht mehr in Thaten, sondern blos in Intriguen lebende Politik, sich neue Gebiete aufgesucht hat, und dieselben mit Blut bespritzt, wie in Indien, Neuseeland, dem Lande der Kaffern, Algier und Tscherkessien fortwährend geschieht. Die fortwährende Vermehrung aller Flotten Europas, während die stehenden Heere nicht zunehmen, der maaßlose Länderraub vorzüglich Englands, in Indien, Afrika und Neuholland, beweisen am besten, daß das Meer, in der Politik ein größerer Faktor geworden ist, als es jemals war.

b) Weil die Anwendung, und gleichmäßig befriedigende Auslegung des Völkerrechts, auf dem Meer dieser gemeinschaftlichen, nicht abgegrenzten Domainen aller Völker, schwieriger ist, als auf dem Lande, und es daher auch nothwendiger ist, auf Jenem, als auf diesem, stets mit den Waffen in der Hand zu erscheinen.

c) Weil der Welthandel, zu Verbindungen mit ganz und halb rohen Nationen führt, die das Völkerrecht, nur in der Sprache der Kanonen verstehen.

Eine preußische Kriegsmarine würde jetzt nicht die naturwidrige Bestimmung haben, erst Handel und Industrie

zu erzeugen, wie Peter der Große viel zu frühe für sein Volk eine Kriegsmarine schuf, welche in keiner Weise das Wohl des Landes gefördert hat, sondern beinah unnütz in den Häfen fault. In Preußen ist Handel, Industrie und das geistige Volksvermögen überhaupt bereits so weit entwickelt, daß für die Bildung einer Kriegsmarine die Verhältnisse vollkommen reif sind, daß eine Kriegsmarine bei uns wirklich einen Zweck zu verfolgen hat, daß dadurch unsre Nationalkraft vermehrt wird, daß sie als eine nothwendige Zugabe zu unsrer Gesammtstellung in Europa, als das einzige Mittel zu dauernder Vergrößerung, als einziger Strebepfeiler gegen viele Uebel, gegen eine ungewisse Zukunft erscheint. In allem diesem liegt eine Bürgschaft für den Erfolg, für Begeisterung, Theilnahme und Unterstützung des Volkes, bei jeder Nationalunternehmung stets ein mächtiger Hebel. Die höchste Kunst der Regierung ist es aber, grade solche Hebel und Kräfte für große Staats- und Nationalzwecke in Bewegung zu setzen.

Von außen dürfte wohl einiger Widerspruch zu erwarten sein; Rußland wird einen Nebenbuhler in der Ostsee ungern sehen; die Erweiterung des preußischen Handels kann nur auf Kosten Englands geschehen. Beide werden daher wenn nicht mit dem Schwert, doch durch Umtriebe aller Art die maritime Emancipation Preußens zu hindern suchen; ganz Deutschland wird ihr dagegen Beifall zollen, Frankreich und Nordamerika werden die preußische Kriegsmarine, als natürlichen Verbündeten gegen England ansehen, und als eine Art Riegel für Rußland. Alles dieses hat aber wenig zu bedeuten. Die Hauptsache besteht darin, daß Preußen stark genug ist, nöthigenfalls einer Verschwörung von ganz Europa zu trotzen, wenn es darauf ankommt, seine Rechte als freie selbstständige Macht geltend zu machen. Schon vor hundert Jahren ging Preußen aus dem

Kampf mit Europa, siegend hervor, es ist daher heute in einer Angelegenheit dieser Art, der Erlaubniß fremder Mächte gewiß überhoben.

Möge also unser edles Vaterland getrost seinen Weltlauf beginnen, es ist von der Vorsehung dazu bestimmt; möge es sich dem Schicksal entreißen, welches alle Völker traf, die in grober Unkenntniß der Kräfte und Tugenden des Meeres, alles glaubten aus sich selbst saugen zu können, und nur in Hader und Auflösung endeten. Polen mit 24 Millionen Bewohner fiel, weil es in der Erwerbung der Provinz Preußen, nicht mit Nachdruck verfuhr; Ungarn und Böhmen würden mit einer Küste eine andre Geschichte haben. Deuschland erlebte als es vom Meer zurücktrat, im Westphälischen Frieden seine erste Theilung, wurde fortwährend von allen Mächten Europa's geplündert, verdankt seine Wiedergeburt zwar zum Theil seiner eignen Kraft, mehr aber noch der Gunst des Zufall's, und ist seitdem wieder in tiefe Selbstbeschauung versunken. Deutschland und Preußen haben von einer künftigen Vereinigung Frankreichs und Rußlands, alles zu fürchten, möge das Letztere seinen natürlichen treusten Alliirten, das Meer, nicht verschmähen, ein fester ernster Bund mit demselben, wird ihm Geld und Gut, Geist und Kraft, Ruhm und Größe verleihen, und es fest machen, gegen alle Stöße von innen und außen.

3) Ueber Errichtung der preuß. Kriegsmarine.

Bisher wurde in diesen Blättern die Nothwendigkeit und Möglichkeit preußischer Kriegsflotten erörtert, und

soll nun mehr dasjenige folgen, was über Erbauung derselben, und andre damit in Verbindung stehende Einrichtungen, zu bemerken ist. Uebrigens lassen sich darüber nur allgemeine Ansichten und Grundsätze aufstellen, es kann hier in Ermangelung einer festen Basis blos auf Voraussetzungen gefußt werden.

Grundsätze.

1) Zuförderst darf die preußische Kriegsmarine nicht eine Frucht langer zögernder Berathungen und Verhandlungen sein. Allzu gründliche Erörterungen, übertriebene Bedenklichkeiten, ein Suchen und Spüren nach Hindernissen, überhaupt zu große Vielseitigkeit, ein wahrer Mehlthau für jedes Unternehmen, sind mehr zu fürchten, als England und Rußland und daher möglichst zu vermeiden. Die Errichtung unsrer Kriegsmarine und alles was damit zusammenhängt, muß einem einzigen Willen, einer Art Diktatur unterworfen werden; der Geschäftsgang wird so einfach, beschleunigend, und so wenig mit Instanzen behaftet sein müssen, als möglich.

2) Bei Bildung einer preußischen Kriegsmarine muß ein einziger bestimmter, ernster, großer Zweck, nehmlich die Erhebung des Vaterlandes vorwalten und überall durchscheinen. Unnützer Luxus, Schaugepränge, Aeußerlichkeiten aller Art, Rücksichten auf Bequemlichkeit müssen als unverträglich damit, von der Wiege unsres Seewesens ganz entfernt bleiben.

3) Auf dem Lande wie auf dem Meer, entscheidet nicht die Größe der Heere, oder die Zahl der Schiffe, sondern der Geist von welchem sie bewohnt sind. Das preußische Seereglement muß daher strenger sein, als irgend ein bekanntes; strenge, rauh und reich an Bestrafungen,

aber eben so reich an Verheißungen und glänzenden Belohnungen. Der Geist der Normannen und der alten deutschen Hansa, ist in die junge preußische Kriegsflotte zu verpflanzen; Feigheit vor dem Meere, vor seinen Stürmen und Gefahren, muß eben so entehren wie Feigheit vor dem Feinde. Vor allem dürfen die philantropischen Ansichten, welche in den preußischen Landheeren angemessen sein mögen, von denen man aber in den letzten Kriegen auch beliebig abwich, nicht in der preußischen Kriegsmarine Wurzel fassen. Lykurg ließ die Spartanischen Jünglinge bis aufs Blut geißeln, die freien Römer, wurden wie Vegez berichtet, mit Weinreben gezüchtigt, bei allen europäischen Kriegsmarinen, finden körperliche Strafen statt, es ist daher zu gefährlich, blos auf die Authorität deutscher Schulen gestützt, hierin Aenderungen vorzunehmen. Anderseits muß jedem tapfern kühnen Seemann, selbst dem geringsten Matrosen, eine bestimmte Aussicht auf höchste Stellen garantirt sein. Jeder muß die Ueberzeugung haben, daß ihn Ehrenzeichen, Beförderungen, Geld, der glänzendste Dank des Vaterlandes, daß ihn, seine Wittwe und Kinder, reiche Pensionen erwarten, wenn er mehr thut, als seine Pflicht. Der Genius des Handelns muß mehr, als der Genius des Wissens und der Gelahrtheit, seine Heimath auf der preußischen Flotte haben, sie muß ein Asyl starker Seelen werden, und zur Verführung und Anlockung kühner Herzen, soviel Elemente als möglich enthalten.

4) Die preußische Flotte wird nächstdem, irgend ein eigenthümliches Uebergewicht über alle andre europäische Kriegsmarinen zu erlangen suchen. Es kann vorläufig nicht in der Menge der Schiffe, und wegen Seichtigkeit der preußischen Küsten, auch nicht in der Größe der Schiffe und daher auch eben so wenig in überlegener Zahl und

Wirkung der Geschütze bestehen. Preußen kann fürs erste nur in größtmöglichster Leichtigkeit, Gewandheit und Schnelligkeit, mit den Flotten andrer Mächte konkurriren, nächstdem muß es seine Hauptstärke im Handgemenge suchen, und auch mit Brandkörpern gut umzuspringen wissen.

In diesen 3 Dingen möge die preußische Kriegsflotte unübertrefflich, unerreichbar sein und außerdem, durch beispiellose Verwegenheit und Nichtachtung aller Gefahren des Meeres, hervorleuchten.

Was zuvörderst die größtmöglichste Leichtigkeit betrifft, so ist der bekannte Grundsatz des Marschall von Sachsen, daß der Krieg auf den Beinen beruht, auf unsre Flotte und das Meer zu verpflanzen. Die preußischen Schiffe müssen überall hingelangen, in die seichtesten Häfen und Ströme dringen, die flachste Küste anfallen, und sich nach derselben zurückziehn können. Um dies möglich zu machen, würde außer einer entsprechenden Konstruktion der Schiffe, es vielleicht angemessen sein, selbige nicht wie gewöhnlich aus Eichenholz, sondern aus guten harzigen Kiefern oder Tannen zu erbauen, und sie statt mit Kupfer, mit verkupfertem Zink zu beschlagen. Ein Schiff von 74 Kanonen, dessen Rumpf nebst der Hälfte des Rundholzes von Kiefernholz ist, wiegt ungefähr 52000 Pfund weniger, als ein eichenes Schiff derselben Größe. Der Zinkbeschlag würde zugleich eine größere Wohlfeilheit der Schiffe ergeben, eine Fregatte von 74 Kanonen braucht z. B. mehr als 25000 Pfund Kupfer.

5) Die preußischen Flotten müssen demgemäß, eine ganz neue Art der Kriegführung auf das Meer bringen, sie werden sich nicht in große Entscheidungskämpfe mit überlegnen Gegnern einlassen, nicht die feindlichen Flotten, sondern die feindlichen Küsten, den feindlichen Handel, einzelne feindliche Schiffe und Flottenabtheilungen, als ihr

Operationsobjekt ansehen, sie werden den Feind bei Nacht anfallen und wenn Stürme wüthen, sie werden sich durch größtmöglichste Beweglichkeit vervielfältigen, und entweder fechten wie die alten Parther oder die heutigen Araber und Kosacken, wenn sie aber einen entscheidenden Kampf beginnen, sich niemals auf lange Kanonaden einlassen, sondern sofort zum Entern und Handgemenge übergehen.

Die preußischen Schiffe müssen diesen Ansichten gemäß, verhältnißmäßig wenig Geschütze führen, jedoch von so großem Kaliber, als sie zu ertragen vermögen, um wo möglich den Gegner zu verletzen, ohne von ihm erreicht werden zu können. Dagegen werden wir an Stelle der Kanonen, auf unsern Schiffen desto mehr Mannschaft haben, um im Handgemenge den Sieg zu sichern. Hierbei muß bemerkt werden, daß die Deutschen von jeher, eine Vorliebe für den Kampf mit blanken Waffen, besonders aber mit Schlagwaffen zeigten; die Keulen, Streitärte, zweihändige Schwerter, und später die Dreschflegel der Hussiten, die Kolben der Pommern, beweisen dies. Die Deutschen waren deshalb Jahrhunderte lang die Herren und Gebieter Europa's, verloren aber nach Erfindung des Pulvers von ihrem Kriegsruhm, verloren insbesondre seitdem die Herrschaft des Meeres. Es ist also nothwendig, bei Errichtung preußischer Flotten, von Geschützwirkungen, von Entscheidungen durch Geschütze, weil der Körperkraft dabei nur wenig Spielraum gewährt ist, zu abstrahiren. Es ist nothwendig, die Kraft des Armes, durch welche die die Deutschen, sich sowohl im Kampf, wie in den friedlichen Geschäften des Lebens, vor allen andern Völkern auszeichnen, als entscheidendes Element, in die Kriegsführung auf dem Meere einzuführen; es darf darauf nicht verzichtet werden. Die Unbesiegbarkeit und Furchtbarkeit der Normannen, der Hansa und zum Theil der Holländer, be-

ruhte auf ihrer Ueberlegenheit im Handgemenge; die Flibustier, welche als unübertroffene Seehelden glänzen, waren dies nur durch ihre Tollkühnheit im Entern, und durch ihre Kampfwuth. Unter Ludwig dem XIV., waren die Franzosen den Engländern hierin überlegen, der berühmte Duguai Trouin, der Ritter Forbin und Johann Bart, stritten nie anders.

Die Engländer suchten sich dagegen zu schützen, indem sie den über dem Wasser befindlichen Theil, bei größern Schiffen 4—6 Fuß zurückzogen; andre ahmten ihnen nach, und seitdem wurden die Seeschlachten durch das Geschütz entschieden. Die Engländer verdanken diesem Umstande ihre Ueberlegenheit auf dem Meer, vielleicht läßt sich aber das Entern wieder zu Ehren bringen, wenn man die preußischen Schiffe künftig nicht einzieht, sondern im Gegentheil nach oben weiter ausbaut, oder breite Fallbrücken anbringt wie sie die Schiffe der Alten hatten.

Röding in seinem Wörterbuch der Marine, hält das Nichteinziehn der Schiffe für besser, als das Einziehn derselben.

Die Schiffe der alten Deutschen hatten hinten und vornen Steuer, und wäre es für die vorhin angedeuteten Zwecke in vielfacher Beziehung vortheilhaft, wenn diese Einrichtung sich noch heute benutzen ließe. Die griechischen Schiffe spieen Feuer, auch jetzt würde ein Feuerstrom aus allen Stückpforten, indem man sich dem Feinde ganz nahe legt, vielleicht wirksamer sein als Kanonenkugeln; man brauchte dann, die eignen Schiffe nicht so sehr mit Geschütz und Eisenmunition zu belasten. Jedenfalls müssen bombenfeste Brander, Zerstörungsmaschinen und Brandkörper aller Art, einen wesentlichen Bestandtheil der künftigen preußischen Flotte bilden, und neben dem Handgemenge und größter Beweglichkeit, in allen Begegnungen

mit dem Feinde eine Hauptrolle spielen. Die Adoptirung vorstehender Ideen, verbunden mit der gerade jetzt, für die Errichtung einer neuen Seemacht sehr günstigen Einführung von Kriegsdampfschiffen, würde, wie es scheint, die Existenz der preußischen Kriegsmarine, trotz ihrer anfänglichen Inferiorität in Beziehung auf Zahl und Größe der Schiffe, von Hause aus, gegen die Willkühr der größern Seemächte sicher stellen, und ihr gestatten, sich verbündet oder allein, sogar mit England zu messen; sie würde sich, von diesem über den Erdkreis gelagerten Meerriesen, nicht erfassen lassen, nicht den Stier bei den Hörnern ergreifen, aber den überall Verletzbaren, fortwährend umschwärmen und ihm tausend Wunden geben.

6) Hiernach wird die preußische Kriegsmarine in Beziehung auf Form, Größe und Einrichtung ihrer Schiffe auch von Hause aus eine nationale, d. h. preußisch sein müssen. Wir werden die Beschaffenheit unsrer Küsten und Gewässer, nationale Eigenthümlichkeiten, besondre Zwecke und Absichten berücksichtigen und darnach verfahren, nicht aber eine dürftige sklavische Kopie fremder Vorbilder, eine blinde Nachahmung schon vorhandener Schiffsformen liefern. Kein einzelnes Volk besitzt vorzugsweise die Meisterherrschaft im Seewesen, man kann auf verschiedenen Wegen zu demselben Ziel gelangen. Die Ruder, Steuer, Segel, Anker, Form und Konstruktion der Schiffe, waren von jeher bei allen Völkern verschieden; in Bengalen gibt es Schiffe, deren Vordertheil flach und niedrig, das Hintertheil aber gekrümmt ist und beinah senkrecht in die Höhe steht. Die Schiffe der Birmanen, Siamesen und die Chinesischen Theeschiffe sind sehr eigenthümlich, die Schiffe von Java niedrig und rund, andere ganz kugelförmig. In Neuholland und Neuseeland sind die Schiffe sehr lang, schmal und niedrig, in Cochin werden Schiffe von 1000

Tonnen gebaut, 65 Fuß lang und nur 3 Fuß breit. Die Boungas der Malaischen Seeräuber sind besonders merkwürdig; sie haben drei Reihen Ruder über einander, eine vierte außerhalb des Schiffes, sie bewegen sich mit bewunderungswürdiger Schnelligkeit, feuern wenig und entern sofort. Diese Mannigfaltigkeit und Eigenthümlichkeit in Form, Größe und Einrichtung der Schiffe, bei allen Nationen möge uns von allen Bedenklichkeiten, befreien und uns insbesondere bestimmen, das englische Seewesen, wie vortrefflich dasselbe auch für England sein mag, nicht als gleich vortrefflich für Preußen und dessen künftige Kolonien anzusehen.

7) Was die Stärke der preußischen Kriegsmarine betrifft, so sind im Vorigen schon Anhaltspunkte dafür gegeben, indem 20 Millionen Thaler zur Erbauung von Kriegsschiffen und nächstdem, zur Erhaltung der Marine jährlich 8 Millionen verlangt wurden, es kommt also nur noch darauf an, zu ermitteln, ob diese Summe überhaupt für die Zwecke genügt, welche durch Bildung einer preußischen Kriegsmarine erreicht werden sollen. Nach Mazaudier Handbuch über den Schiffsbau, würde man in Frankreich für 20 Millionen Thaler, eine Flotte mit gesammter Artillerie und Ausrüstung von folgender Stärke erhalten: 28 Linienschiffe, 17 Fregatten, 4 Corvetten, 17 Briggs, 6 Galliotten, Kutter, Lugger, 21 kleinere Fahrzeuge, 20 Dampfschiffe mit 3320 Pferdekraft, in Summa 113 Schiffe mit 3500 Kanonen. Das Arbeitslohn ist hierbei durchschnittlich pro Tag und Mann mit 20 Sgr. berechnet, in Preußen würde es dagegen höchstens auf 15 Sgr. zu stehen kommen, eben so ist in Preußen alles Schiffsmaterial gewiß um 33⅓ Prozent wohlfeiler als in Frankreich, überdies können die vielen alten, unnütz in unsern Zeughäusern ruhenden Geschütze, durch deren Umschaffung in

Schiffskanonen zu neuen Thaten, erweckt werden und läßt sich daher kaum bezweifeln, daß für jene 20 Millionen bei uns eine Flotte hergestellt werden kann, die nicht wie oben angegeben, 113 Schiffe und 3500 Kanonen, sondern 150 Schiffe mit 4500 Kanonen, darunter 30 Kriegsdampfschiffe mit 5000 Pferdekraft zählen würde. Vorstehendes möge vorläufig als Beispiel über die Kosten einer Flotte dienen, keineswegs darf aber daraus etwas über die Bestandtheile und die Zusammensetzung einer künftigen preußischen Flotte gefolgert werden. Wenn Preußen über eine Flotte von obiger Stärke disponirt, so wird es fürs erste in der Ostsee eine unbestrittene Herrschaft ausüben, indem die russische Flotte in derselben nur 28 Linienschiffe, 19 Fregatten, 3 Corvetten, 20 Briggs, im Ganzen 70 Schiffe, mit 3400 Kanonen zählt. Preußen wird durch eine solche Flotte zur Offensive gegen Rußland befähigt; in 2 bis 3 Tagen kann ein Dampfschiff von Stettin aus, Petersburg erreichen. Im Besitz einer solchen Flotte ist Preußen dem Range nach, die fünfte Seemacht des Erdbodens, kann dann die größtmöglichsten Handelszwecke beliebig verfolgen und wird durch ein Bündniß, mit Frankreich oder Nordamerika im Stande sein, der Uebermacht Englands auf dem Meere zu trotzen; Elisabeth hatte nur 34 Kriegsschiffe, als sie den Kampf mit der damals übermächtigen Spanischen Seearmada wagte. Eine solche preußische Flotte wird endlich das keineswegs schon vorhandene, politische und merkantile Gleichgewicht Europa's, auf Kosten Englands zu Gunsten Preußens dauernd vermitteln.

Für den Unterhalt obiger Flotte dürften, die früher dazu bestimmten 8 Millionen Thaler genügen. England verwendet zwar jährlich 39 Millionen Thaler für sein Seewesen und Frankreich 26 Millionen Thaler; einerseits hat aber Frankreich mehr als 300 Kriegsschiffe mit ungefähr

8700 Kanonen, und England sogar 781 Kriegsschiffe mit 19000 Kanonen; andrerseits ist, wie schon bemerkt, Arbeit und Material in Frankreich und England weit theurer als bei uns. Die Unterhaltung des französischen Landheeres kostet bei einer Stärke von 440000 Mann jährlich ungefähr 79 Millionen Thaler, das brittische Heer bei einer Stärke von nur 100000 Mann ohne Artillerie, beinah 39 Millionen Thaler, während das preußische Heer mehr als 300000 Mann stark, nur etwa 24 Millionen bedarf. Aehnliche Unterhaltungskosten-Verhältnisse werden daher muthmaaßlich nicht blos bei den Landheeren, sondern auch zwischen der französischen, englischen und der einstigen preußischen Kriegsmarine obwalten. Die Unterhaltung der holländischen Kriegsmarine aus 74 Kriegsschiffen und 95 Kanonenböten mit 3000 Kanonen bestehend, kostet etwa 3 Millionen Thaler; die Unterhaltung der russischen Kriegsmarine, welche außer der vorstehend angegebenen Ostseeflotte, im schwarzen Meere 22 Linienschiffe, 11 Fregatten, 20 Briggs mit 2600 Kanonen und auf dem caspischen Meer eine kleine Flotille hat, kostet jährlich nur 12 Millionen Thaler, und würden hiernach vorläufig 8 Millionen, für die preußische Flotte in der oben angegebenen Stärke, muthmaaßlich vollständig genügen. Später, wenn Preußen durch seine Kolonien und Kriegsflotten reicher und mächtiger geworden ist, wird es letztere auch vermehren und dann allerdings mehr als 8 Millionen bedürfen. England hatte z. B. nach Geisler, Geschichte der brittischen Seemacht, 1688 nur 108 große Kriegsschiffe mit 6650 Kanonen und 65 kleine mit 379 Kanonen. 1730 bestand die englische Flotte schon aus 238 Schiffen mit 10000 Kanonen, 1782 aus 400 Schiffen mit 17000 Kanonen, gegenwärtig aus 781 Schiffen.

8) Die Benutzung des Dampfes zur Bewegung der Schiffe, bildet einen ganz neuen wichtigen bedeutungsvollent Abschnitt im Seewesen, und ist besonders bei Errichtung einer neuen Kriegsmarine zu berücksichtigen; man muß sich für oder gegen Segel- oder Dampfschiffe entscheiden, und kann daher hier eine kurze Notiz, über die Eigenthümlichkeiten beider Schiffsgattungen nicht vermieden werden. Für die Segelschiffe sprechen alle alte Praktiker und Seeverständige; in England wird noch fortwährend viel für sie gethan; in Frankreich haben der Admiral Lalande und Andere sich entschieden für Segelschiffe erklärt. Offenbar sind sie auch in Beziehung auf erste Anschaffung und wenn man von ihren Dienstleistungen abstrahirt, in Beziehung auf Unterhaltung, billiger als Dampfschiffe; ferner können sie mehr Geschütze führen, auf längere Zeit entsendet werden, und endlich stehen über dieselben längere Erfahrungen zu Gebot. Dampfschiffe zeichnen sich dagegen aus, durch größere Schnelligkeit, durch unbeschränkte nicht von Winden und Strömungen abhängige Benutzung, sichre Berechnung ihrer Bewegungen und unbemerktes Herannahen. Die Bedienung und Leitung der Dampfschiffe ist einfacher, beruht weniger auf Menschenkräften und künstlichen, schwer zu erlangenden Fertigkeiten. Dampfschiffe können stärker bemannt werden, bieten den feindlichen Geschützen eine geringere Fläche dar, und können sich allen Gefahren des Meeres leichter entziehn, als Segelschiffe. Dampfschiffe entwickeln wegen größerer Thätigkeit, alle Eigenschaften und Tugenden eines Seemanns rascher und vollkommner; sie können gegen einen überlegenen Feind das Meer weit länger behaupten; man kann heut zu Tage mit einer bloßen Dampfflotte das Meer beherrschen, mit einer bloßen Segelflotte nicht.

Diese Eigenschaften haben solche Anerkennung gefunden, daß die Dampfschiffe, wenigstens zum Kriegsgebrauch, die Segelschiffe in kurzer Zeit ganz verdrängen werden. England, Frankreich und andre Seemächte haben indessen bereits seit langer Zeit große Segelflotten, es steckt ein Theil ihres Nationalvermögens in denselben, und können sie daher zu Gunsten der Dampfschiffe, nicht sofort aufgeopfert werden. Preußen hat keine solche Rücksichten, es hat in Segelschiffen die langjährigen Erfahrungen, Fertigkeiten und nautischen Anstalten aller Seemächte gegen sich, während in Dampfschiffen noch alle gleich sehr Anfänger sind. Letztere eignen sich in jeder Beziehung für eine entstehende junge aufstrebende Kriegsmarine, entsprechen ganz den früher aufgestellten Prinzipien des Handgemenges und größter Beweglichkeit. Wenn sich daher Preußen bei der heutigen Lage des Seewesens, noch jetzt bedeutend in Segelschiffen betheiligen wollte, so würde es offenbar sein Vermögen schlecht anlegen, einen großen taktischen Fehler begehen, und sich um eine Menge moralischer Kräfte bringen. Die neue preußische Kriegsmarine darf ferner nicht aus Segel- und Dampfschiffen zugleich bestehen, denn es würde Einheit fehlen, und unsre maritimen Bestrebungen von Hause aus zu komplizirt werden; man hätte gleichzeitig zwei verschiedene Schulen und Disciplinen durchzumachen, die Arbeiten, die Untersuchungen und Versuche, würden sich verdoppeln, die Leitung des Ganzen von Hause aus schwieriger sein, und daher vielleicht weder in Segelschiffen, noch in Dampfschiffen etwas Außerordentliches geleistet werden. Es bleibt also nichts andres übrig, als daß unsre Kriegsmarine, wenn wir jemals eine solche erhalten, nur aus lauter Kriegsdampfschiffen besteht, und zwar aus eisernen, welche bei der Anschaffung allerdings mehr kosten, dagegen weil sie nicht verfaulen und gegen

Rost sich schützen lassen, weit dauerhafter, auch dem Verbrennen weniger ausgesetzt sind, weniger tief gehen, und wenn sie endlich unbrauchbar werden, noch einen bedeutenden Materialwerth besitzen. Die preußischen Kriegsdämpfer müssen ferner, Behufs größtmöglichster Leichtigkeit und zugleich Kraftäußerung, Hochdruckmaschinen bekommen, auch nach Ericson's Konstruktion statt der Räder mit Schrauben versehen sein, keinen aufrecht stehenden Rauchfang erhalten, und während der Bewegung nicht Geräusch machen. Die preußischen Kriegsdampfschiffe müssen ferner auf jede Segelkraft verzichten, erhalten dagegen mehr Reserve-Maschinentheile; ihre Dienste werden dann freilich theurer sein, und diese Rücksicht, sowie eine lange Gewohnheit sind Ursache, daß man den Dampfschiffen noch immer, eine Auxiliar-Segelkraft für besondere Fälle beifügt; wenn jedoch die preußische Kriegsmarine von diesem Gebrauch ganz abstrahirt, Mast und Segel verbannt, so wird sie zwar anfänglich einiges Lehrgeld bezahlen müssen, dafür aber auch überwiegende Vortheile erlangen. Sie wird es nur mit einer einzigen bewegenden Kraft zu thun haben, und also in Handhabung und Benutzung derselben, nothwendig Meisterschaft erlangen; sie wird darin alle andre Völker überragen, und dadurch den Grund zu einer dauernden Oberherrschaft auf dem Meere legen, die unstreitig Demjenigen beschieden ist, der sich die Dampfkraft am vollständigsten unterwirft, und sie im größten Maaßstabe anwendet. Außerdem werden aber noch andere Vortheile erreicht; bei einem Schiff von 50 Kanonen kosten nehmlich, Masten und Segel nebst Zubehör ohne Ankertaue 8500 Thaler, bei einem Schiff von 74 Kanonen, wiegen Rundholz, Segel-, Tau- und Takelwerk ohne Ankertaue 255000 ℔. Dampfschiffe ohne alles Segelwerk sind daher wohlfeiler und zugleich bedeutend leichter, we-

niger tief gehend und daher beweglicher, gewähren also Vortheile, auf welche die preußische Kriegsmarine unter keinen Umständen verzichten darf.

Gegen die Errichtung einer preußischen exclusiven Kriegsdampfflotte von Eisen, ohne alles Segelwerk, läßt sich einwenden: daß Preußen zu wenig Steinkohlen für die Bedienung einer großen Dampfflotte besitzt, daß der größte Theil, der zur Erbauung einer solchen Flotte nöthigen Summe, für Eisen und Maschinen ins Ausland gehen würde, und daß überhaupt die vortheilhafteste Konstruktion der Dampfschiffe, ihre Angemessenheit zum Kriegsgebrauch, und ihre sonstige Eigenschaften, noch keinesweges festgestellt sind und keine genügende Erfahrungen darüber vorliegen, daß ihnen daher muthmaßlich große Veränderungen und Verbesserungen bevorstehen, welche abzuwarten sind. Hierauf wie gegen andre derartige Einwendungen, läßt sich erwiedern:

Daß eben in der Errichtung einer eisernen Kriegs-Dampf-Marine das beste Mittel liegt, die Aufsuchung und Entdeckung von Eisen und Steinkohlen zu veranlassen, und uns in diesen beiden wichtigen Artikeln, vom Auslande durchaus unabhängig zu machen. England hatte früher so wenig Eisen, daß die Ausfuhr desselben verboten werden mußte, jetzt producirt es mehr, als das ganze übrige Europa zusammengenommen, es exportirt jährlich beinahe für 20 Millionen Thaler Eisen. In Nordamerika wurden bis 1810, jährlich nur ein paar hundert Tonnen Steinkohlen gewonnen, gegenwärtig schon mehr als 2 Millionen, und beinah täglich werden neue Eisen- und Steinkohlenminen entdeckt. Dasselbe kann auch bei uns geschehen, wenn wir durch die Errichtung einer Kriegsmarine elektrisirt, und durch die Nothwendigkeit gedrängt, uns diesen Gegenständen zuwenden und zugleich, der Bergbau

von seinen bisherigen Fesseln befreit wird. Sollte aber diese Hoffnung täuschen, sollten wir weder im Mutterlande, noch in unsern Kolonien Eisen und Steinkohlen finden, so würden uns dennoch im Wege des Handels, stets hinreichende Massen davon zu Gebot stehen; wir würden den Engländern das ihnen fehlende Schiff-Bauholz liefern, und dagegen das uns fehlende Eisen und Steinkohlen erhalten. Wir sind aber nicht blos auf England angewiesen, Deutschland producirt ungefähr 10 pro Cent alles europäischen Eisens, und mehr Steinkohlen als Frankreich; Belgien hat Ueberfluß an Eisen und Steinkohlen, Schweden an Eisen; auch lassen sich die Steinkohlen, durch Präparate von Braunkohlen und Torf ersetzen, von denen wir in Preußen unerschöpfliche Lager besitzen. Holland baute in seiner blühendsten Zeit, jährlich 2000 Schiffe, ohne eignes Schiffbauholz zu haben, England bezieht seit Jahrhunderten sein Schiffbauholz hauptsächlich aus der Ostsee; schlimmsten Falls würde also auch Preußen, ohne selbst Eisen und Steinkohlen zu produciren, dennoch eine große Kriegsdampfmarine unterhalten können. Ferner würden die ersten Ausgaben für Eisen und Maschinen, allerdings ins Ausland gehen, dafür aber auch nach Preußen, ein neuer, auf diese Weise nicht zu theuer bezahlter, wichtiger Industriezweig, nehmlich die Erbauung und der Gebrauch von Dampfschiffen aller Art, im großartigsten Maasstabe verpflanzt werden.

Was aber den Umstand betrifft, daß das Dampfschiffahrtwesen, noch keinesweges abgeschlossen ist, und dasselbe daher noch großen Verbesserungen entgegensieht, so haben Engländer und Nordamerikaner, welche gewiß sehr praktisch sind, darin keinen Anstoß gefunden, sie haben sich beeilt, das Meer mit Dampfschiffen zu belegen; Frankreich, Rußland, Holland, Dänemark, Italien sind ihnen

gefolgt, in der richtigen Voraussetzung, daß man alle Phasen des Dampfes, selbst durchmachen muß, wenn man in der Benutzung desselben einige Meisterschaft erlangen will. Preußen darf daher, nach so vielen und großen Beispielen, nicht länger zögern, nicht so lange in übertriebener Weisheit warten, bis Andre ihm ganz über den Kopf gewachsen sind; möge es der Zukunft überlassen, was die Zukunft bringen wird.

Einer der wichtigsten Uebelstände, welcher die gänzliche Beseitigung der Segelschiffe bisher verhinderte, besteht darin, daß man die Dampfschiffe, zu lange dauernden Unternehmungen, nicht mit dem nöthigen Feuerungsmaterial versehen kann. Für jede Pferdekraft sind pro Stunde, durchschnittlich 8½ ℔ Steinkohlen erforderlich. Ein Kriegsdämpfer von 160 Pferdekraft mit etwa 730 Tonnen (à 2000 ℔) Tragfähigkeit, dessen Maschinen, Geschütze, Munition, Mannschaft, Proviant, Anker u. s. w. circa 300 Tonnen wiegen, kann daher nicht für einen ganzen Monat aktiven Dienstes ausgerüstet werden; indem er dazu 485 Tonnen Kohlen bedarf. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß ein Dampfschiff im Durchschnitt innerhalb 24 Stunden 60 Meilen macht, und daher in einem Monat mehr leisten kann, als ein Segelschiff unter Umständen, in einem Jahr zu leisten im Stande ist. Ferner sind Steinkohlen für den Betrieb eines Dampfschiffes nicht durchaus nothwendig. Eine halbe Tonne oder 1000 ℔ Steinkohlen, sind nach Völkers Forsttechnologie, an Brennstoff = 1750 ℔ Holzkohle = 1 Klafter oder 3360 ℔ Holz = 6700 ℔ bester Torfkohle = 26800 ℔ Torf. Wenn daher ein Kriegsdämpfer von 160 Pferdekraft, welcher circa 400 Tonnen Feuerungsmaterial einnehmen kann, seine Steinkohlen verbraucht hat, und außer Stande ist, sich damit aufs neue zu versorgen, so wird ihm dennoch vielleicht möglich sein,

400 Tonnen Holzkohlen oder 400 Tonnen Brennholz zu erlangen, die erstern sind ausreichend für einen 14tägigen Dienst, und eine Reise von circa 840 Meilen, das Letztere für einen Dienst von 7 — 8 Tagen, oder eine Reise von 400 — 450 Meilen. Brennholz kann jedes Kriegsdampfschiff eben so leicht einnehmen wie Wasser; im Nothfall ist die Besetzung eines Kriegsdämpfers von 160 Pferdekraft, im Stande in 2 Tagen 400 Tonnen Brennholz zu fällen und klein zu machen; unter Umständen wird man sogar Zeit und Gelegenheit haben, Mannschaften irgendwo auszusetzen, um Holz zu fällen, und dasselbe schnell zu trocknen, oder zu verkohlen, während der Dämpfer unter dessen beliebig umher kreuzen kann. Jedenfalls läßt sich für ein Dampfschiff, leichter Brennmaterial schaffen, als für ein Segelschiff günstiger oder fehlender Wind.

Außer solchen passageren Feuerversorgungsanstalten, lassen sich auch permamente Steinkohlen- oder Brennholz-Depots, auf verschiedenen Punkten der Erde, auf unbewohnten Inseln und Küsten errichten; man kann ferner einer Dampfflotte besondre Kohlenschiffe beigeben, wie ein Landheer Wagen aller Art mit sich führt. Ein preußischer Kriegsdämpfer, wird wenn er in Kriegszeiten, Kohlenmangel voraussieht, das erste beste feindliche Dampfschiff aufzubringen suchen, um sich seiner Kohlen zu bemächtigen. In einem Kriege mit England, bedarf es nur irgend einer Landung, an seinen Küsten, um die nöthigen Kohlen zu erhalten; in einem Kriege mit Rußland, werden die preußischen Kohlenmagazine, das Nöthige rechtzeitig hergeben können.

Der Umstand, daß Dampfschiffe zu langwierigen Unternehmungen, nicht mit hinlänglichem Brennmaterial versorgt werden können, läßt sich demnach sehr verbessern, und dürfte derselbe bei einiger Aufmerksamkeit auf diesen

Gegenstand, mit der Zeit sehr an Bedeutung verlieren.

Die Beschaffung der Kohlen für eine ganze Dampfflotte, und einen mehrjährigen Krieg, liegt nicht außer dem Bereich gewöhnlicher Staatsmittel, nur müßte ein solche Kohlenmasse bei Zeiten angeschafft, und in großen Magazinen stets bereit liegen, wie man schon im Frieden, für Pulver, Waffen, Lebensmittel und dergl. sorgt. Eine Dampfmarine von etwa 20000 Pferdekraft, braucht für 3 Kriegsjahre, jedes zu 180 Reisetagen angenommen, in Summa etwa, 1,101600 Tonnen, deren Preis wenn sie aus Preußen oder Deutschland bezogen werden, nicht nach englischen oder französischen Sätzen berechnet werden muß.

Der Prinz von Joinville behauptet in seiner bekannten Schrift, „**Note sur l'etat des forces navales de la france**", daß die Unterhaltung einer Kriegsdampfflotte und die Dienste welche sie leistet, weit wohlfeiler sind, als die Dienste einer Segelflotte, oder mit andern Worten, daß eine Summe, welche zur Unterhaltung von Kriegsdampfschiffen verwendet wird, sich weit höher verzinst, als wenn sie zur Unterhaltung von Segelschiffen dient. Der hohe Verfasser jener Schrift, sucht zu beweisen: daß die Unterhaltung eines Linienschiffes ersten Ranges eben so viel kostet, als die Unterhaltung von 6 Dampfboten à 220 Pferdekraft; daß für ein Linienschiff zweiten Ranges, 3 Dampffregatten von 320 Pferdekraft, unterhalten werden können; daß ferner jene 6 Dampfschiffe à 220 Pferdekraft, und diese 3 Dampfschiffe à 320 Pferdekraft, unendlich mehr leisten können, als ein Linienschiff ersten und zweiten Ranges; daß wenn Letztere an Geschütz überlegen, Erstere diesen Umstand allein dadurch ausgleichen, daß ein Dampfschiff in Beziehung auf den Kampf mit einem Segelschiff, freie Wahl hat denselben anzunehmen oder nicht; daß es den Gegner

dagegen zum Kampfe zwingen, seinen Angriffspunkt, seine eigne Stellung beliebig bestimmen, und durch größere Beweglichkeit, sich den feindlichen Geschossen entziehen, den Feind dagegen, der eine große Zielscheibe darbietet, schon aus weiter Ferne verletzen kann.

Eine Abhandlung über den Werth der Segel- und Dampfschiffe, wird hier nicht bezweckt, und mag daher Vorstehendes genügen, um einigermaßen darzuthun, daß Preußen unter Annahme, der vorhin aufgestellten Principien des Handgemenges, größtmöglichster Beweglichkeit nur offensiver Thätigkeit, jene für die Errichtung einer Kriegsmarine in Antrag gebrachten 20 Millionen Thaler, nur zur Erbauung von lauter eisernen Kriegsdampfschiffen verwenden darf. Für diese Summe, sind circa 130 Dampfschiffe mit 1000 Kanonen und 20000 Pferdekraft herzustellen, und kann auf denselben, eine Armee von 40000 Mann, nach jedem Punkt der Erde in größtmöglichster Geschwindigkeit gebracht werden. Eine solche Macht auf unsrer vaterländischen Ostsee erstanden, unsern Königen dienstbar, würde, wie sie ihres Gleichen auf der Erde nicht hat, Preußen erheben über alle Völker. Das Britische Reich in Europa, nur einige 100 □Meilen größer, als der preußische Staat, wurde dadurch, daß die Weisheit der Königin Elisabeth, den größten Theil der Streitkräfte ihres Landes, auf das Meer verlegte, der Regierer der Welt; ähnliche Aussichten bieten sich für Preußen dar, wenn ein ähnlicher Geist es beherrscht. Preußen hat zu wählen, zwischen dem Schicksal Polens, und der Größe Englands; ob es durch die Erfindung der Dampfschiffe untergehen oder groß werden soll. Diejenige europäische Macht, welche den Dampf, als ein politisches Förderungsmittel zuerst in Großen, systematisch, mit Bewußtsein dessen was sie will, benutzt, wird den Scepter der Erde an

sich reißen, nur wenig politisches Ahnungsvermögen, etwas Kenntniß der Geschichte gehört dazu, um dies zu begreifen. Eine Dampfflotte von 20000 Pferdekraft, welche im Frieden ohne Kosten zu verursachen, größtentheils ruhig in den Häfen liegt, und doch jeden Augenblick zum Auslaufen bereit ist, wird zuvörderst, den Einfluß Preußens in Deutschland, und nächstdem in Europa und auf der ganzen Erde gebührend vermehren; sie wird nach dem Grundsatz des genialen Heinrich von Bülow, daß man einen Gegenstand besser vertheidigt, wenn man sich statt vorwärts, seitwärts desselben aufstellt, die Provinz Preußen und die Rheinprovinzen mehr schützen, als Festungen und Landheere, denen der Feind größere entgegen stellen kann, beides vermögen.

9) Bei alle dem, darf auf die Kräfte, welche in der preußischen Handelsmarine ruhen, welche noch niemals zur Vertheidigung des Vaterlandes aufgerufen wurden, die in Kriegszeiten, unbewehrt und unbeschützt, der Willkühr jedes Feindes überlassen ist, künftig nicht verzichtet werden. Durch das Gesetz vom 3. September 1814 ist bei uns allgemeine Militair-Dienstpflicht eingeführt; dieses Gesetz, welches die preußische Militair-Verfassung, mittelalterlichen Institutionen wieder nähert, gewährt außer andern Vortheilen auch den, daß man stets über große Streitkräfte, deren Bildung und Unterhaltung verhältnißmäßig wenig kostet, verfügen kann. Das Gesetz vom 3. September läßt sich auch auf das Meer verpflanzen; im Mittelalter waren nicht blos stehende Heere, sondern auch Staatsflotten ganz unbekannt, dagegen mußten alle Kauffahrer stets kriegsmäßig ausgerüstet sein, und sich im Fall eines Krieges, der Regierung zur Verfügung stellen, es wurden von ihnen alle Seefehden ausgekämpft. Unter andern erließ Carl V. 1549 ein Edikt, durch welches die Bemannung

und Ausrüstung der Kauffahrer festgestellt wurde; noch heute muß in England jeder, der die Erlaubniß zum Bau eines Schiffes nachsucht, sich verpflichten, dasselbe jederzeit zur Disposition der Regierung zu stellen; die Kriegsschiffe des Imam von Muscat betreiben zugleich seinen Handel; die Schiffe der Russisch-Amerikanischen Kompagnie, sind gleichmäßig für Krieg und Handel eingerichtet. Demgemäß würde es jedenfalls möglich und statthaft sein, unsre Handelsmarine beim Ausbruch eines Krieges, zur Vertheidigung der Rheden, Häfen, Küsten, der Seegrenze überhaupt heranzuziehn; die Handelsschiffe können als Transportschiffe, Hospitalschiffe, Brander u. s. w. dienen, oder kriegsmäßig ausgerüstet als Kapern auftreten. Natürlich muß man schon im Frieden auf alles dieses hinwirken; durch Gesetze, Prämien und Aufmunterungen aller Art, eine kriegsmäßige Form der Handelsschiffe, nehmlich lang, schmal und spitz erstreben; insbesondre dürfen untüchtige Handelsschiffe gar nicht geduldet werden. Der Staat wird ferner, die Einführung und Vermehrung von Dampfschiffen, in der preußischen Handelsflotte soviel als möglich begünstigen, und alles was zur kriegsmäßigen Ausrüstung der Handelsflotte erforderlich ist, stets in seinen Arsenalen vorräthig haben; er muß endlich für eine hinlängliche Anzahl ausgebildeter Matrosen sorgen. Letzteres ist nicht schwer, Preußen hat nehmlich, wie schon erwähnt, eine Küste 120 Meilen lang, auf welcher landeinwärts 1 Meile vom Ufer gerechnet, wenigstens 80000 Männer im Alter von 15 bis 45 Jahren leben, welche zum Dienst als Matrosen geeignet sind; sie müssen dazu durch Gesetze verpflichtet werden, dieser Verpflichtung versuchsweise durch eine 3jährige Dienstzeit, auf Staats- oder Handelsschiffen genügen und außerdem im Fall eines Krieges sich jederzeit stellen, sobald sie einberufen werden.

Hiernach können fortwährend 8000 Mann in der Ausbildung begriffen sein, von denen jährlich ⅓ ausscheidet, und durch Rekruten ersetzt wird, während die preußische Handelsmarine, welche vorläufig ungefähr 9000 Matrosen beschäftigt, zugleich einen Stamm altgedienter Seeleute bildet. Diese Mittel sind für jedes Bedürfniß genügend, und zwar um so mehr, weil die Dampfflotte eigentlich gar keine Matrosen, sondern nur Maschinisten bedarf.

Die projektirte preußische eiserne Kriegsdampfflotte, würde sich hienach zur Handelsflotte beinah verhalten, wie unsre Linie zur Landwehr, und müßte eben so wie letztere auch die Handelsflotte von Zeit zu Zeit zusammengezogen, bewaffnet, und geübt, die Rheder aber dafür entschädigt werden, wie denn überhaupt die Handelsrücksichten, den kriegerischen so wenig als möglich zu opfern, und die Interessen der Rheder, nicht ohne Noth zu verletzen sind.

Die preußische Kriegsmarine, bestehend aus 130 Dämpfern mit 1000 Kanonen, und aus der Handelsflotte welche 900 Schiffe zählt, von denen die größern 16—20 Kanonen führen können, würde eine Macht bilden, geeignet, den im Volke ersterbenden kriegerischen Geist wach zu erhalten; eine Macht, welche so wenig kostet und dabei so eigenthümlich und furchtbar ist, daß selbst England mit seinen 781 Kriegsschiffen und seinen 172 Admiralen, daran zerschellen müßte. Preußen verdankte vor einem Jahrhundert der spartanischen Disciplin in seinen Heeren, und den eisernen Ladestöcken seine Erhebung, vielleicht ist ihm beschieden, gegenwärtig mit Hilfe eiserner Dampfschiffe und eiserner Seedisciplin, einen zweiten wichtigen Schritt auf der politischen Rennbahn der Staaten und Völker zu thun.

10) Es ist einleuchtend, daß das Seewesen eines Staates, einen ganz andern Karakter haben wird, wenn

der Landesherr schon im Mutterleibe, maritime Eindrücke empfing, und von der Wiege an, fortwährend das Meer, den großartigern Verkehr auf demselben, die dazu gehörigen Schiffe, Flotten und Beschäftigungen, stets vor Augen hat und im Geiste umherträgt, als wenn er fern vom Meere wohnt. In Spanien und Frankreich erfreute sich das Seewesen, vielleicht nur aus letzterem Grunde, niemals einer verhältnißmäßigen Entwickelung, während entgegengesetzte Ursachen, in den italienischen Städten, in Portugal, der Hansa und Holland, entgegengesetzte Wirkungen hervorbrachten, und auch die maritime Größe Englands denselben Ursprung hat. Die Könige von Dänemark verlegten im fünfzehnten Jahrhundert ihre Residenz von Roschild nach Copenhagen, Peter der Große hielt seine unmittelbare Nähe am Meer für so wichtig, daß er nicht anstand zu diesem Zweck, eine ganz neue große Stadt zu bauen. Constantinopel, Neapel, Stockholm, die Wohnsitze beinah aller Fürsten Europa's liegen am Meer. Wenn also Preußen eine See- und Weltmacht ersten Ranges werden soll, so ist vor allem zu wünschen, daß unsre Könige künftig in der vornehmsten Hafenstadt des Landes, ihr Hoflager aufschlagen, damit nach dem Sprüchwort, des Herren Auge die Kuh fett macht. Der große Kurfürst beabsichtigte bekanntlich, seine Residenz nach Stettin zu verlegen, mußte aber diese Stadt den Schweden überlassen; jetzt kann jedoch an den Gestaden der Ostsee, immerhin eine neue Königsstadt erstehen, so groß und stolz, als unser Muth und Glück es gestatten; eine Stadt würdig Wineta's und Julins, eine würdige Rivalin London's, würdig des preußischen Königshauses, dem es eben so geziemt, schwimmende eiserne Palläste wie gemauerte zu besitzen; deren Gebiet an dem Meere keinesweges aufhört, weshalb die Besitznahme des Letzteren, durch

irgend einen entschiedenen Akt, von jedem wahren Freunde des Vaterlandes längst und heiß ersehnt wird.

Organisation einer obersten Seebehörde und deren erste Arbeiten.

Die Organisation einer obersten Seebehörde, oder eines sogenannten Marineministeriums, würde unstreitig der erste Schritt sein, durch welchen die maritime Wiedergeburt Preußens, wenn man darüber zu irgend einem Entschluß gelangt ist, einzuleiten und vorzubereiten wäre. An die Spitze einer solchen, das gesammte preußische See- und Kolonialwesen umfassenden Behörde, möchte am schicklichsten, ein Prinz des Königlichen Hauses zu stellen sein; er müßte ausgedehnteste Vollmachten erhalten, welche ihm vorläufig alle Hilfsquellen des Staats zur Verfügung stellen, und ihn nur der Kontrole des Staatsoberhauptes unterwerfen. Gestatten besondere Verhältnisse und Rücksichten dieses nicht, so darf man weder einen Ausländer, noch eine hohe Militairperson, noch einen Civil-Beamten, noch einen bloßen Gelehrten, zu einer so neuen eigenthümlichen vielseitigen Stelle berufen, sondern sie muß entweder, dem tüchtigsten erfahrensten, sittlichsten, einigermaßen gebildeten Schiffskapitain der preußischen Handelsmarine, oder einem thätigen umsichtigen Kaufmann, der zugleich Rheder ist, verliehen werden. Sonst berief man mit dem besten Erfolg, Männer vom Pfluge auf den Thron, und an die Spitze der Heere. Der berühmte Ruyter und viele andre Seehelden, hatten keine andre Schule, als die Führung eines Handelsschiffes, und wurden unmittelbar aus dieser Stellung, zu den höchsten militairischen Würden erhoben.

In dem Seeministerium werden ferner außer dem Chef desselben, noch vorhanden sein müssen: mehrere Seeoffiziere, zum Theil aus fremden Diensten herbeizuziehn, Offiziere des Generalstabes, Ingenieur-, Artillerie-, Infanterie- und Kavallerie-Offiziere; nächstdem Schiffsbaumeister, Maschinenbaumeister, Architekten für Land-, Wasser- und Hafenbauten, Techniker, Fabrikanten und Landwirthe; ferner Rechtsverständige, zur Feststellung der Rechtsverhältnisse auf der Flotte und in den Kolonien, sowie zur Abfassung eines preußischen Seerechts, Aerzte, für das Sanitätswesen auf der Flotte, und in den Kolonien; ferner eigentliche Gelehrte zur Bildung von Seeschulen, Seebibliotheken, Sammlung von Modellen und Instrumenten, zu wissenschaftlicher Erforschung und Ausbeutung der Kolonien, zur Prüfung und Benutzung neuer Entdeckungen und Erfindungen; endlich mehrere Räthe, Assessoren und Sekretaire, nebst einem angemessenen Unterpersonal, für Korrespondenz, Rechnungsführung, Kassenverwaltung, und andre derartige Geschäfte.

Sobald das Seeministerium ganz oder theilweise gebildet ist, beginnen sofort und gleichzeitig dessen Arbeiten nach allen Richtungen, sie werden ungefähr in folgendem bestehen.

1) Vermessung und Aufnahme der preußischen Küsten, der daran stoßenden Meerestheile, sowie der Rheden, Ankerplätze, Häfen und Ströme, letztere, soweit sie Seeschiffen zugänglich sind. Die Küsten etwa im Maasstabe von 1/25000, die Häfen und Strommündungen mindestens in 1/25000; schon vorhandene Materialien sind natürlich zu benutzen, insbesondere die vom Ministerium der Finanzen herausgegebene Küstenkarte des preußischen Staats im Maaßstabe von 1/100000.

2) Untersuchung der Küsten in Beziehung auf Vertheidigung, Befestigung und Anlegung neuer Häfen. Untersuchung der schon vorhandenen Häfen und Einfahrten, in Beziehung auf Vertheidigung, Vertiefung und Vergrößerung. Besichtigung der Häfen und Küsten wegen neu anzulegender Werfte, Dock's, Vorrathshäuser, und zur Würdigung schon vorhandener Einrichtungen dieser Art. Entwerfung von Bauanschlägen u. s. w.

3) Untersuchungen über Art und Zahl der einzuführenden Geschütze und Geschosse, und wieviel von Ersteren, aus überkompletten alten Beständen in den Zeughäusern, hergestellt werden können.

4) Vorarbeiten zur Organisirung der Marineregimenter.

5) Besichtigung der Handelsmarine um zu erfahren, wieviel und welche Schiffe, und in welcher Art dieselben im Kriege benutzt werden können, wie sie dazu eingerichtet werden müssen, was und wieviel zu ihrer Ausrüstung gehört.

6) Ermittelungen über das Personal der Handelsmarine, über die Kapitains, Steuerleute, Bootsleute, über ihr Alter, ihre Dienstzeit, Fähigkeiten und moralische Führung; über die Anzahl der Matrosen, über ihr Alter und ihre Dienstzeit; über die Anzahl derjenigen Individuen, welche in der Küstenschifffahrt und Seefischerei beschäftigt sind, sowie über diejenigen, welche ohne eine solche Beschäftigung an den Küsten leben und für den Seedienst brauchbar sind.

7) Ermittelung über die Menge des vorhandenen Schiffsbauholzes, wieviel nehmlich Eichen, Kiefern, Tannen die Staatsforsten liefern können, sowie Einleitungen zum Fällen und Transportiren derselben.

8) Ermittelungen über die Anzahl der in Preußen befindlichen Schiffszimmerleute, gewöhnlicher Zimmerleute,

Segelmacher, Seiler, Ankerschmiede, Maschinenbauer, Maschinenbauarbeiter und Schlosser, sowie der vorhandenen größeren Metallwerkstätten und Maschinenbauanstalten, nebst deren Leistungen. Es wird ferner der Betrag der inländischen Eisen-, Steinkohlen-, Hanf- und Theer-Produktion, sowie der durchschnittliche Bestand dieser Erzeugnisse ermittelt.

9) Vorarbeiten für ein deutsches Seerecht und die praktische Anwendung desselben; Vorarbeiten für ein Sanitätsreglement und für die Organisation des Seemedizinalwesens.

10) Gründung einer Seebibliothek und Seekarten-Sammlung, sowie Uebersetzung der besten fremden Werke über alle Zweige des Seewesens, insbesondre der verschiedenen Seereglements zur Vervielfältigung derselben durch den Druck. Anschaffung von Seeinstrumenten, Schiffsmodellen und andern Modellen. Vorarbeiten zur Errichtung von Seeschulen und Seekadettenanstalten. Ausarbeitung eines großen allgemeinen umfassenden Lehr- und Bildungsplans für das gesammte Seeschulwesen.

11) Es werden Agenten in das Ausland geschickt, um Kontrakte abzuschließen, über Lieferung von Eisen, Kupfer, Dampfmaschinentheilen, und wenn es für nöthig erachtet wird, auch über Lieferung von ganzen Dampfmaschinen, und selbst von vollständigen Probeschiffen. Diese Agenten werden ferner Instrumente, Modelle u. s. w. ankaufen, sie werden fremde, höhere und niedere Seeoffiziere, Seeleute, Maschinenbauer, Schiffbauer und Schiffbauhandwerker aller Art, für Preußen anzuwerben suchen.

12) Offiziere des preußischen stehenden Heeres, welche sich durch Neigung für das Seewesen oder andre vorzügliche Eigenschaften auszeichnen, werden vorläufig zum Seedienst notirt. Bei der vorhin angegebenen Stärke der

preußischen Kriegsmarine muß man für dieselbe und für die Handelsmarine, von Hause aus 1000 Offiziere zum Seedienst ausbilden. Diese 1000 Offiziere werden zu einer 5jährigen, die fähigern zu einer 7jährigen, die fähigsten, welche zu den höchsten Stellen bestimmt sind, zu einer 10jährigen Dienstzeit auf fremden Kriegsschiffen, durch diplomatische Vermittelungen oder auf irgend eine andre Weise untergebracht. Diejenigen Offiziere, welche nicht auf aktiven Kriegsschiffen unterkommen können, erhalten ihre Ausbildung entweder auf deutschen oder fremden Handelsschiffen. Alle diese Offiziere werden unter den Schutz und in gewissen Fällen unter die Gerichtsbarkeit und Aufsicht der preußischen Gesandten und Konsule gestellt, sie werden mit den nöthigen Mitteln versehen, um sich zugleich wissenschaftlich für ihr Fach auszubilden, sie müssen sich jährlich durch Berichte über Anwendung ihrer Zeit und ihre Fortschritte ausweisen; es wird ihnen in Aussicht gestellt, daß sie nach Beendigung ihres nautischen Kursus, und nach Maaßgabe ihrer Führung, ihrer Kenntnisse und Erfahrungen sofort in der preußischen Marine als Lieutenants und Kapitains, unter Erwartung baldiger Beförderung fest angestellt werden sollen.

13) Auf jedes preußische Handelsschiff wird ein Unteroffizier kommandirt, welcher sich während eines dreijährigen Kursus praktisch, und während der Ueberwinterung der Schiffe, auch theoretisch zum Steuermann oder Bootsmann u. s. w. auszubilden hat.

14) Es werden die nöthigen Einleitungen getroffen, um jährlich 2666 Marine-Rekruten zu einer dreijährigen Ausbildung als Matrosen, auf die Handelsschiffe unterzubringen.

15) Es wird ein See-Exerzir-Reglement und ein Seedienst-Reglement entworfen, und ein Generalstab für die Marine organisirt.

16) Es wird eine Expedition ausgerüstet, welche die zu erwerbenden deutschen Kolonialländer untersucht.

Alle diese und andre Vorbereitungen, oder doch wenigstens die nöthigsten, müssen binnen einem Jahr, so weit vollendet sein, daß der Schiffsbau alsdann sofort beginnen kann. Für die Vorbereitungen ad 1 bis 16, wird es in Preußen an geeigneten Personen nicht fehlen, den reinmilitärischen Theil des Seewesens ausgenommen, doch auch für diesen, sind theils bei uns, theils in Oestreich und Hanover, einige praktische Kenntnisse und Erfahrungen vorhanden.

Die Offiziere, Seeleute, Techniker u. s. w., welche im Auslande angeworben werden, müssen sich zur Auswanderung verstehen, sich in Preußen für immer ansäßig machen und naturalisiren lassen. Mit Ausnahme einiger Probemaschinen und Probeschiffe, darf man für die preußische Kriegsmarine Nichts im Ausland anfertigen lassen, theils aus finanziellen Gründen, theils um einen genügende Anzahl von Maschinenbauer, Schiffsbauer, Schiffszimmerleute und Schiffsbauhandwerker, für die Zukunft auszubilden, und sich vom Auslande so unabhängig als möglich zu machen. Es wird mit dem Bau der kleinsten Schiffe angefangen, auch werden in den ersten Jahren nur wenig Schiffe erbaut, damit unter dessen die Werfte, und andre Anstalten, welche zum Bau großer Schiffe nöthig sind, angelegt werden können, und damit die nöthigen Kenntnisse und Fertigkeiten und Erfahrungen, da wo sie noch fehlen, sowohl von den Bauleuten, wie von den Baumeistern und den höhern Dirigenten des gesammten Schiffsbau's successive erworben und benutzt werden können. Vorausgesetzt, daß der frühern Annahme gemäß, etwa 130 Dampfschiffe mit 1000 Kanonen erbaut werden sollen, so könnte man beispielsweise, das 1. Jahr 2 klei-

nere Schiffe, das 2te Jahr 4 Schiffe, das 3te Jahr 6, das 4te Jahr 8, das 5te Jahr 12, das 6te 15, das 7te 18, das 8te und 9te jedesmal 20 und das 10te Jahr 25 Schiffe erbauen, und wäre alsdann in 10 Jahren der ganze Flottenbau vollendet. In diesen 10 Jahren, müßte auch die Ausrüstung der ganzen preußischen Flotte, alle zur Ausrüstung der Handelsflotte nöthigen Gegenstände, alle sonstigen Verräthe, alle Arsenalbauten, Häfenbauten, Dock's- und Befestigungswerke, theils fertig, theils angeschafft und beendet sein. Da gleichzeitig in diesen 10 Jahren eine große Menge Matrosen, wenn man jährlich die ad 14 bemerkte Anzahl einstellt, ausgebildet sein wird, und auch eine hinreichende Masse von Seeoffizieren, Steuermännern, Bootsmännern u. s. w., so würde bis dahin die preußische Kriegsmarine ziemlich fertig und vollendet dastehn. Der Ersatz für Offiziere, Steuermänner u. s. w. wird später durch Erziehung in Seekadettenanstalten, und durch praktische Ausbildung auf der eignen Kriegsmarine bewirkt. Die Handelsmarine, deren bedeutende Vermehrung, nach Erwerbung eigner Kolonien, und wenn sie in fernen Meeren durch preußische Kriegsschiffe beschützt wird, bestimmt zu erwarten ist, wird außerdem fortwährend, eine vortreffliche Schule und Bildungs-Anstalt für die Kriegsmarine sein können. Die Ausbildung der Matrosen läßt sich sehr befördern, durch Anlegung von Turnanstalten, mit besonderer Rücksicht auf nautische Zwecke, und deren Verbindung, mit den längs der Küste vorhandenen Knabenschulen.

Sobald die preußische Flotte anfängt, sich auf dem Meer zu erheben, so muß sie auch aufs fleißigste geübt und geschult werden, doch nicht blos auf Seereisen und Exkursionen in die nächsten Gewässer, sondern auch durch ernste kriegerische Unternehmungen, um sobald als mög-

lich ihren Werth gründlich zu prüfen, Kriegserfahrungen zu sammeln und einen Ruf zu erwerben. Hierzu giebt der Vertrag, zwischen Preußen, Oestreich, England und Rußland, vom 20. Dezember 1841 zur Unterdrückung des Handels mit Afrikanischen Negern, vortreffliche Gelegenheit. Die junge preußische Flotte kann sich in der Jagd auf Sklavenschiffe, diejenige Art von Kriegserfahrung sammeln, welche sie vorzüglich bedarf. Das Durchsuchungsrecht würde uns dann nicht mehr verletzen, und die Franzosen und Engländer, würden in jenen Gegenden nicht ganz unbeobachtet sein.

4. Schluß.

Vorstehender Beitrag zur maritimen Emanzipation des Vaterlandes, bedarf als erster größerer Versuch über diesen noch neuen Gegenstand, sehr der Nachsicht, es bilden jedoch bei aller Unvollkommenheit der hier niedergelegten Ideen, selbige wenigstens einen Anfang, zu einer systematischen umfassenden Behandlung dieses Gegenstandes, sie werden vielleicht andre, reifere Gedanken hervorrufen, sich einen hohen Protektor erwerben und so auf irgend eine Weise das Werk fördern. Die öffentliche Meinung in Deutschland, ist übrigens auf das Erscheinen einer Deutschen, also auch einer preußischen Kriegsflotte hinlänglich vorbereitet; sie wurde schon besungen, und wenn es bisher auch an ernsten Untersuchungen, über die Möglichkeit derselben und die Art ihrer Entstehung gänzlich fehlte, so wurde doch manches darauf Bezügliche, schon in Vorschlag gebracht. Alle derartige Anregungen gehen davon aus, durch bloße Vereine, Schiffahrtsgesellschaften und andre partielle Bestrebungen, so großes zu bewirken; man meint die Hansa wieder zu erwecken, aber ihre Zeit

ist vorüber, ihre Fehler sind zu vermeiden, nicht zu wiederholen. Es kann gegenwärtig eine Gesellschaft von Kaufleuten, ohne Unterstützung einer bedeutenden Regierungs-Marine, auf dem Meere nichts ausrichten. Es bedarf zu unsrer Wiedergeburt auf demselben großer Kräfte, und dann vor allem Einheit und Einigkeit, feste durchgreifende Leitung, berechnende Schlauheit, große Rücksichtslosigkeit und vieles andre, dessen sich die Deutschen nicht zu rühmen haben. Deutschland oder Preußen, wird nur durch starke dauernde Verbindungen zwischen Regierung und Volk, wird nur dann eine Seemacht ersten Ranges werden und damit eine Bürgschaft für seine Zukunft erhalten, wenn in die zu regellosen Wünsche und Kräfte der Menge, System, und in den zu systematischen Geist der Regierungen, mehr Kraft und Freiheit gebracht wird. Achilleus wurde in die Fluthen getaucht, um unverwundbar zu sein, die christliche Taufe bezweckt Reinigung und Befestigung der Seele. Preußen wird durch innigste Verbindung mit dem Meer, sich auch fest machen gegen die Schwindeleien und Fersenstiche der Zeit, sich reinigen vom Staub und Aussatz der Schulen und Schriftgelehrten. Das Meer, in seiner bedeutungsvollen Mischung von Kaltem, Süßem, Salzigen und Bittern, ist ein kräftiger Lebensbalsam, ein Mittel gegen Verweichelung des Körpers, des Geistes und der Seele. Nicht blos Einzelne verdanken dem Meere Genesung, Stärkung und neues Leben, sondern auch kranke Völker und Staaten empfangen diese Wohlthaten, wenn sie ihr Genius noch nicht verlassen hat.

Neisse,
Müller'sche Buch- und Steindruckerei.

Bayerische Staats-Bibliothek München

Oelsnitz, H. v. d.

Ideen zur Errichtung einer Königlich Preussischen Kriegs-Marine Von H. v. d. Oelsnitz

Neisse und Frankenstein 1847

A.hydr. 1537 w
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10060296-4